

Contes et légendes de tous pays [000] – Contes et récits de l'Aventure

Serge Bellu

VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

CONTES ET RÉCITS



de l'Aventure
Automobile

SERGE BELLU



NATHAN

Contes et légendes de tous pays

CONTES ET RÉCITS DE L'AVENTURE AUTOMOBILE

Par
Serge Bellu

Éditions : NATHAN
ISBN : 2-09-282313-2



LA VOITURE À FEU

Un terrible grondement se rapproche.

Les murs de l'Arsenal tremblent. Ces bâtiments où l'armée emmagasine ses armes et ses munitions se trouvent près de la prison de la Bastille. Mais en ce 23 octobre 1769, Paris ignore encore que le quartier sera le théâtre de la Révolution française vingt ans plus tard.

Le sol trépide. Une épaisse fumée noire emplit le ciel. Un chat effrayé traverse en trombe la cour de l'Arsenal. À la fenêtre de la loge, le concierge de la bibliothèque, dissimulé derrière le rideau, essaye de voir d'où vient ce tumulte...

Bientôt, il distingue une forme. Il aperçoit quelque chose qui ressemble à un énorme chaudron de cuivre. On dirait un alambic surmonté d'un tuyau courbé comme un col de cygne. Au-dessus, une cheminée crache des volutes de fumée.

Puis le concierge découvre la machine tout entière. Une chaudière est arrimée à l'avant d'un *fardier* perché sur trois roues. Les fardiers sont des attelages tirés par des chevaux et conçus pour transporter les charges lourdes et encombrantes. Mais ce fardier-là se déplace... sans chevaux.

Les grandes roues de bois, cerclées d'une bande métallique, résonnent sur les pavés. La chaudière souffle comme un dragon. Elle renifle au rythme des deux pistons qui entraînent les bielles. Ces grands bras articulés actionnent à leur tour l'unique roue avant.

Juché au milieu du fardier, un petit homme est crispé, assis sur un banc de bois. Il tient à deux mains une sorte de guidon fixé au bout d'une colonne verticale pour diriger l'engin.

Le cocher de cet attelage sans cheval se nomme Nicolas-Joseph Cugnot. Il a quarante-cinq ans et réalise enfin son rêve. Il est aux commandes de l'engin qu'il a inventé : le premier véhicule capable de se déplacer sur la terre ferme par ses propres moyens, sans recourir à la traction animale.

Cet ancien officier d'origine lorraine a servi pendant quinze ans dans l'armée autrichienne, du temps où la France et l'Autriche étaient alliées contre l'Angleterre. Depuis, il s'est installé à Paris pour se consacrer à sa passion : la réalisation de son fardier, ou plutôt de sa « voiture à feu », comme on l'appelle dans les rapports officiels.

Pour en arriver-là, Nicolas-Joseph a dû se battre et convaincre bien des incrédules. Il a fallu qu'il rencontre l'homme le plus influent du gouvernement de Louis XV, celui qui fait la pluie et le beau temps dans l'entourage de ce roi surnommé le Bien-Aimé.

Ce personnage qui joue le rôle de Premier ministre de Louis XV, sans en avoir le titre, c'est le duc Étienne François de Choiseul. Il détient quatre portefeuilles de secrétaire d'État : les Affaires étrangères, la Guerre, les Postes et la Marine.

Cugnot parvient à l'approcher grâce à son ami le lieutenant général Gribeauval, inspecteur général de l'Artillerie, en poste à l'Arsenal.

— J'ai une idée formidable, monsieur le secrétaire d'État, une idée qui peut révolutionner le monde !

Le duc de Choiseul fronce les sourcils en se grattant le menton. Il écoute avec curiosité son interlocuteur emporté par l'enthousiasme.

Celui-ci n'a pas l'air intimidé le moins du monde. Il ne remarque même pas le décor fastueux du palais de Versailles. Il ne regarde pas non plus l'immense bureau d'acajou derrière lequel trône Choiseul. Nicolas-Joseph Cugnot n'a qu'une idée en tête : convaincre le secrétaire d'État...

— Voilà mon projet, poursuit-il en griffonnant quelques traits maladroits sur un papier. Il s'agit d'un gros chariot sur lequel les chevaux seraient remplacés par un moteur à vapeur. À l'avant, entre les brancards, au lieu d'atteler un percheron, on placerait une immense chaudière qui entraînerait un moteur à vapeur... Avec un fardier de ce type, on pourrait transporter des canons ; on pourrait aussi remplacer les attelages actuellement en service dans l'artillerie de campagne...

— Mais... vous pourriez vous passer complètement des chevaux, mon cher Cugnot ? s'étonne Choiseul...

— Oui, monsieur le secrétaire d'État, grâce à la vapeur.

Depuis longtemps déjà, des chercheurs travaillent sur la mise au point de la machine à vapeur. L'inventeur qui est à l'origine du tout premier moteur et qui, dès 1682, sous le règne de Louis XIV, met en évidence la force élastique de la vapeur d'eau pouvant entraîner un mécanisme, et créer un mouvement, c'est Denis Papin.

Plusieurs autres scientifiques, en France et en Grande-Bretagne, s'emploient alors à perfectionner l'invention de Denis Papin. Pour tous, l'objectif est de faire fonctionner des machines dans les ateliers pour y améliorer la productivité.

Sans le savoir, ils préparent la révolution industrielle du XIX^e siècle. Mais personne n'imagine alors que le moteur à vapeur pourrait avoir bien d'autres applications et servir notamment à mouvoir des véhicules.

Personne, sauf Nicolas-Joseph Cugnot...

Grâce aux encouragements de Gribeauval, Choiseul se laisse séduire. Il débloque un budget assez important pour que Nicolas-Joseph Cugnot développe son idée. Mais, bien sûr, le secrétaire d'État attend des résultats concrets.

Les semaines passent, Cugnot travaille d'arrache-pied. Choiseul s'intéresse de plus en plus à ses travaux. En avril 1770, il se rend en personne à l'Arsenal pour apprécier *de visu* les progrès accomplis par Cugnot.

Six mois se sont écoulés depuis les premiers tours de roues de la voiture à feu. Devant Choiseul, Cugnot se risque à rouler plus vite : désormais, la voiture à feu atteint la vitesse de quatre kilomètres à l'heure ; elle est presque aussi rapide que le pas d'un être humain ! Mais son autonomie reste limitée à un quart d'heure, le temps que les ressources en vapeur d'eau s'épuisent. Ensuite, il faut laisser refroidir la chaudière avant de pouvoir à nouveau la remplir d'eau pour porter celle-ci à ébullition.

Nicolas-Joseph Cugnot poursuit ses travaux sans relâche. Il est de plus en plus sûr de lui, de plus en plus confiant dans sa réussite.

Il n'est toutefois pas à l'abri de mésaventures ! Un jour, sa voiture à feu démarre sans le conducteur. Elle est comme folle ; personne ne parvient à l'arrêter et elle vient finir sa course au fond de la cour de l'Arsenal, contre un mur qu'elle emboutit dans un énorme fracas.

Peu important les péripéties rencontrées par Cugnot. M. le duc est

satisfait, il a pu mesurer quels étaient les défauts de l'engin mais il a également su estimer son potentiel.

Il est convaincu qu'il faut appliquer les trouvailles de Nicolas-Joseph Cugnot sur un véhicule de plus gros gabarit, capable de transporter des canons de fort calibre, ce qui reste la destination première du fardier.

Choiseul consent de nouveaux crédits : une véritable petite fortune destinée à la réalisation d'un nouveau prototype, de plus grande taille.

Cette fois, l'armée emploie les grands moyens. Elle ouvre toutes grandes les portes de l'Arsenal à Nicolas-Joseph Cugnot et lui libère un atelier. Cugnot peut entreprendre la construction du second exemplaire de sa voiture à feu.

Mais en novembre 1770, coup de théâtre. Choiseul tombe en disgrâce. Il est radié par Louis XV, contraint à l'exil et remplacé par le marquis de Monteynard.

Le nouveau secrétaire d'État à la Guerre va-t-il mettre un terme aux expérimentations de Cugnot ? C'est sans compter sur la diplomatie de son ami Gribeauval... Celui-ci avertit le marquis de Monteynard de la formidable invention qui se prépare à l'Arsenal et le tient régulièrement informé de l'avancement des travaux.

En juin 1771, Nicolas-Joseph Cugnot est fin prêt, son second prototype aussi. Cugnot est impatient, son fardier étincelant. Poutres cirées, cuivres polis, le véhicule flambant neuf attend dans la cour de l'Arsenal.

Le protecteur et ami de Cugnot, l'inspecteur général Gribeauval, invite le nouveau secrétaire d'État à la Guerre à venir assister aux essais du nouveau fardier.

Mais les mois passent et Monteynard ne prend jamais le temps de venir. Finalement, la seconde voiture à feu de Cugnot ne roulera pas. On ne connaîtra jamais ses performances, ni sa vitesse ni son autonomie. Elle est rangée dans une remise de l'Arsenal.

Triste et désabusé, Cugnot abandonne ses recherches. Il se coupe du monde et vieillit seul dans son petit appartement parisien. Il ne se sent pas concerné par les remous qui agitent la France en cette fin du XVIII^e siècle. Il ne s'inquiète guère de l'avènement de Louis XVI et du mécontentement grandissant du peuple, et reste indifférent à la Révolution qui éclate le 14 juillet 1789.

À l'Arsenal, il y a quelqu'un qui n'a pas oublié Nicolas-Joseph

Cugnot : le concierge qui fut le premier à voir rouler la voiture à feu. Depuis tout ce temps, il a pris du galon. Il est devenu commissaire général de l'Artillerie à l'Arsenal. Tous les jours, il passe devant l'atelier où repose le fardier numéro deux, celui qui n'a jamais roulé. Tous les jours, à mesure que la colère populaire grandit, il songe qu'il faudrait mettre à l'abri ce formidable prototype.

Trop tard ! Un matin, à l'aube, un comité révolutionnaire se rend à l'Arsenal et ordonne la destruction du fardier. Pour certains, il constitue un vestige de l'Ancien Régime et, à ce titre, il doit disparaître.

Le commissaire général de l'Artillerie feint d'obtempérer mais il n'exécutera jamais cet ordre. Grâce à lui, le fardier échappe par miracle à la vindicte populaire.

Nicolas-Joseph Cugnot ne saura jamais que sa voiture à feu a été sauvée. Il rend son dernier soupir en 1804. Ses contemporains n'ont pas connu son nom, ils ont ignoré qu'il avait inventé la première *automobile* de l'histoire de l'humanité...



LA DOYENNE

Au début de l'après-midi, il fait déjà presque nuit sur la porte d'Ivry. L'automne assombrit prématurément ce quartier industriel, situé à la lisière des faubourgs.

Pas un passant n'anime cette rue sans fin, bordée par les murs gris des usines.

Soudain, le trot d'un petit cheval bai résonne sur le pavé froid et fait voleter quelques feuilles jaunies. Dans le cabriolet, à côté du cocher, M. Verlinde est emmitouflé dans un grand manteau noir. Le col relevé rejoint, par endroits, les bords de son chapeau, noir lui aussi. Une lourde écharpe masque le bas d'un visage dont on ne distingue que deux petits yeux plissés par le vent.

M. Verlinde a rendez-vous avec René Panhard et Émile Levassor, ce 30 octobre 1891, à quinze heures.

Panhard et Levassor se connaissent depuis longtemps. Ils ont fait ensemble leurs études à l'École centrale, un établissement réputé pour la formation des ingénieurs. Tandis qu'Émile Levassor passait d'un employeur à l'autre sans se fixer, René Panhard créa une petite entreprise qui allait produire des outils, notamment des scies et des machines à bois.

Après avoir travaillé chacun de leur côté, ils se retrouvèrent en 1873. Ils avaient alors une trentaine d'années et une furieuse envie de

s'associer.

René Panhard avait besoin de quelqu'un pour l'aider à développer de nouvelles activités. Sérieux et compétent, Émile Levassor était le partenaire idéal. Effacé, mince et sévère, Émile Levassor était tout le contraire de René Panhard, joyeux, rond et exubérant. Ensemble ils fondèrent la société Panhard et Levassor.

À cette époque, dans toute l'Europe, on avait vu se répandre depuis le début du siècle des omnibus propulsés, comme les locomotives, par des moteurs à vapeur. Mais ces mécaniques étaient malcommodes car il leur fallait d'énormes quantités de charbon pour produire peu d'énergie.

En Allemagne, plusieurs ingénieurs cherchaient à remplacer cette source d'énergie sale, lourde et encombrante, par un carburant nouveau.

L'Allemand Gottlieb Daimler trouva la solution miracle. Il imagina un moteur fonctionnant avec de l'essence, un carburant issu du pétrole. Quelques litres suffisaient pour obtenir la même puissance que celle développée par un moteur à vapeur alimenté par des dizaines de kilos de charbon !

Dès qu'Émile Levassor et René Panhard apprirent que Gottlieb Daimler avait mis au point ce moteur à essence, ils voulurent le rencontrer car ils rêvaient de fabriquer une automobile, et ils pressentaient que cette invention pourrait enfin leur permettre de concrétiser leur rêve.

En octobre 1888, Émile Levassor se rendit en Allemagne. Il sympathisa avec Gottlieb Daimler et revint en France avec l'autorisation d'exploiter la licence du moteur Daimler.

De retour à Paris, Émile Levassor fut accueilli en grand triomphateur par René Panhard. Aussitôt, les deux associés, entourés de leurs ouvriers, entreprirent la fabrication d'une automobile qui allait être la première voiture française équipée d'un moteur à essence.

Elle effectua ses premiers tours de roues dans la cour de l'usine au tout début de l'année 1890.

Peu à peu, mécaniciens et ingénieurs affinèrent la mise au point de leur voiture. À chaque essai, ils atteignaient de nouvelles distances et enregistraient les progrès accomplis. D'abord, ils n'osèrent pas quitter la banlieue parisienne. Puis ils s'aventurèrent bientôt sur les routes de campagne.

En juillet 1891, Émile Levassor se rendit jusqu'à Étretat, au bord de la Manche. Il effectua près de cinq cents kilomètres à 15 km/h de moyenne !

Mais ce périple ne se déroula pas sans contraintes ! Toutes les

quatre-vingt-dix minutes, il fallait « refaire le plein », c'est-à-dire aspirer de l'essence dans le réservoir, à l'aide d'une pompe en caoutchouc, puis l'injecter dans le carburateur.

Après ces longs mois d'expérimentations, MM. Panhard et Levassor décidèrent que leur voiture était prête pour sa commercialisation.

Trois mois plus tard... Le 30 octobre 1891 à quinze heures : MM. René Panhard et Émile Levassor ont rendez-vous avec M. Verlinde, leur premier client.

Le cabriolet s'engage dans l'avenue d'Ivry. Le petit cheval bai ralentit le trot, se faufile, au pas, par le porche entrouvert, surmonté de l'enseigne *Panhard & Levassor, constructeurs mécaniciens*. Le petit cheval bai s'immobilise en soufflant.

René Panhard apparaît au perron d'une élégante maison de brique qui trône au centre de la cour. Il a l'air jovial, ce M. Panhard, avec sa silhouette ronde, son lorgnon pinçant le nez et la montre débordant du gousset de son gilet. Il descend l'escalier et s'approche, tout sourires, en tendant la main à M. Verlinde.

René Panhard invite son hôte à le suivre vers l'un des ateliers qui encadrent la maison.

À l'intérieur règne un incroyable désordre : des boîtes et des bidons empilés, des planches de bois adossées contre un mur, des outils, des amoncellements de pièces mécaniques éparpillées entre les machines qui servent à leur fabrication.

Les deux hommes s'avancent vers le fond de l'atelier, dans un recoin dégagé.

C'est ici *qu'elle* se cache ; étincelante dans sa livrée noire, l'automobile de M. Verlinde !

La voiture ressemble à une calèche avec ses roues à rayons de bois, ses lanternes de cuivre et sa banquette de cuir. René Panhard déverrouille le petit capot comme on ouvre le couvercle d'une boîte à bijoux.

Puis M. Verlinde s'installe sur le siège, regarde tout, touche à tout.

Timide et taciturne, Émile Levassor rejoint René Panhard et M. Verlinde. Il ne dit rien.

M. Verlinde est pressé de piloter sa voiture. On la pousse hors de l'atelier afin de procéder au rituel de la mise en marche.

Un mécanicien allume les petits brûleurs qui permettent de chauffer⁽¹⁾ le système d'alimentation du moteur. Pendant ce temps, René Panhard actionne la manivelle placée à l'avant de la voiture.

Un tour... deux tours... Au troisième tour de manivelle, la

mécanique s'ébranle, toussote, hoquette... et bientôt tourne dans un vacarme saccadé.

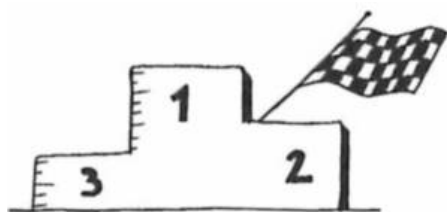
M. Verlinde desserre le frein à main, actionne un grand levier pour la transmission(2), frôle les pédales... De la main droite, il manie ce qui tient lieu de volant, une poignée se trouvant au bout d'une longue tige que l'on nomme « queue de vache » en raison de sa forme. La voiture avance lentement...

M. Verlinde a enfilé une épaisse peau de bête et mis de grosses lunettes. Avec ce masque inquiétant, il ressemble aux premiers automobilistes que croque le peintre Henri de Toulouse-Lautrec.

Émus, René Panhard et Émile Levassor regardent s'éloigner leur premier client.

Dès le lendemain, le deuxième suivra.

Personne ne fait attention au petit cheval bai qui disparaît au bout de la longue rue sans fin.



LE PREMIER GRAND PRIX

Toutes les quarante-cinq secondes, l'un des monstrueux bolides est lâché...

Mardi 26 juin 1906, six heures du matin. Fernand Gabriel prend le départ du premier Grand Prix de l'Automobile-Club de France ; le premier grand prix de l'histoire du sport automobile, l'ancêtre de tous les grands prix de formule 1.

Le circuit, situé près du Mans, dessine un triangle dont les sommets passent par les villages de La Ferté-Bernard, La Fourche-d'Auvours et Saint-Calais... Cent trois kilomètres de routes rectilignes qui franchissent des collines couvertes de forêts de pins.

Le circuit emprunte d'anciens chemins de terre qui ont été recouverts de goudron pour l'occasion.

Parfois, le tracé est improvisé à travers champs et la chaussée est simplement composée de madriers⁽³⁾.

La course doit se dérouler en deux manches disputées sur deux journées. Le règlement est extrêmement strict : toutes les réparations et les changements de pneumatiques doivent être effectués par l'équipage qui se trouve à bord de la voiture, le pilote et son mécanicien. Et par eux seuls...

À mesure que l'heure avance, le soleil devient de plus en plus chaud. Il fige le paysage dans une brume de chaleur et fait fondre l'asphalte. Très vite, le revêtement de la route se dégrade et devient horriblement glissant.

Les pilotes ont du mal à maintenir sur la piste ces énormes

machines, lourdes et puissantes, entraînées par des moteurs gigantesques, démesurés par rapport aux frêles châssis.

L'organisateur de cette course folle est l'Automobile-Club de France. Un club très aristocratique qui naquit un peu plus de dix ans auparavant.

Tout commença à Paris en juin 1895, dans l'intimité d'un hôtel particulier luxueux – plafonds hauts, lambris vernis et tentures lourdes – qui se dressait sur la rive gauche de la Seine, quai d'Orsay.

Ce jour-là, le maître des lieux, Jules Philippe Félix Albert, comte de Dion Wandonne de Malfiance, avait convié Paul Meyan et le baron Étienne de Zuylen de Nyevelt de Haar. Le premier était journaliste et tenait la rubrique sportive du *Figaro* ; le second était fortuné, et grand cavalier. Il possédait de vastes écuries qui accueillaien une cinquantaine de chevaux en plein centre de Neuilly. Le comte de Dion, lui, était un industriel, l'un des pionniers de la locomotion puisqu'il produisait des automobiles, associé à Georges Bouton.

Les trois hommes, animés d'une même foi – le développement de l'automobile –, n'avaient pas les mêmes motivations. Pour le journaliste, il s'agissait de ne pas rater un rendez-vous avec l'histoire et de participer à la naissance du sport automobile.

Pour le cavalier, tout était bon pour promouvoir une industrie « destinée à apporter un grand soulagement aux pauvres chevaux ». Quant à leur hôte, il entendait valoriser le nouveau moyen de transport sur lequel il avait tout misé.

Fin de repas. Les carafes de pomerol se vidaient. Les trois convives brossaient à grands traits ce qui allait devenir l'Automobile-Club de France. Ce club serait chargé de centraliser tout ce qui concerne l'automobile.

Dès 1898, l'Automobile-Club de France crée le premier Salon de l'automobile, puis il rédige le code de la route et organise les premières compétitions sportives.

Les courses se déroulent de ville à ville, à travers la France : Paris-Rouen, en 1894, Paris-Bordeaux-Paris, en 1895...

Le club prépare d'autres courses. Les pilotes devront courir à travers l'Europe !

Pendant ce temps, Louis Renault décide de fonder sa société. Il a vendu un tilbury de sa fabrication à un ami avocat. Cette voiturette, il l'a bricolée dans l'appentis de son père pour expérimenter une

transmission de sa confection. Louis Renault comprend vite que la course est un moyen efficace de promotion pour faire connaître ses automobiles. Il décide de participer aux prochaines courses organisées par le club. Son frère Marcel est chargé de conduire les Renault de compétition : Paris-Berlin, en 1901, Paris-Vienne, en 1902, et Paris-Madrid, en 1903...

Paris-Madrid ! Cette fois, la course n'arrivera pas à destination. Elle sera interrompue à Bordeaux : trop de morts dans cette course diabolique !

Une longue ligne droite à l'approche de Bordeaux. Entre deux rangées de platanes, la lourde machine de Marcel Renault roule à toute vitesse dans un incroyable vacarme, soulevant un nuage de pierraille et de feuilles. Les mains de Marcel Renault sont agrippées au volant. Les yeux écarquillés, fixés sur le bout de la ligne droite, le visage du pilote est déformé par la vitesse(4).

Soudain, à l'approche du village de Couhé-Vérac, aveuglé par la poussière, Marcel Renault aborde trop vite une courbe surnoise. La Renault fait une embardée, se cabre et retombe lourdement dans le fossé.

Marcel Renault est éjecté ; il ne survivra pas à ses blessures et s'éteindra le surlendemain, le 26 mai 1903, dans la ferme de Bourgade-Vay où on l'a transporté.

Paris-Madrid devient une véritable course à la mort. Le pilote Lorraine Barstow et son mécanicien se tuent à leur tour. Puis un autre concurrent, ainsi que deux spectateurs dont un soldat qui périssent au bord de la route tragique.

Alarmé, le ministre de l'intérieur ordonne l'arrêt de la course à Bordeaux.

Dès lors, les courses de ville à ville sont jugées trop dangereuses. Le club décide d'organiser des courses en circuit fermé. D'où l'idée du premier Grand Prix de l'ACF organisé au Mans en 1906.

Les stands de ravitaillement sont aménagés dans le village de Pont-de-Gennes, sur les bords de l'Huisne. C'est là que les concurrents sont tenus de s'arrêter pour ravitailler en carburant, changer de pneumatiques et, le cas échéant, effectuer les réparations.

Or, des réparations, il y en a infiniment plus qu'on ne le soupçonnait ! La piste est meurtrière pour les pneumatiques. Les crevaisons se multiplient.

La canicule et les gravillons détériorent rapidement la gomme. En quelques kilomètres, les bandages sont déchiquetés par les gravillons, mis en lambeaux par cette surface rugueuse...

Aussitôt arrivés devant leur stand, les pilotes et les mécaniciens bondissent prestement hors de leur voiture ; ils découpent les pneumatiques au couteau, arrachent les morceaux de caoutchouc fondus et grattent la jante. Puis, lorsque la roue est entièrement débarrassée des traces du vieux pneumatique, ils montent de nouvelles enveloppes et les gonflent à l'aide de lourdes pompes.

Ensuite, il faut relancer les moteurs avec la grosse manivelle placée à l'avant. L'opération est d'autant plus exténuante qu'elle se déroule par une chaleur accablante...

Plus de trente-cinq degrés et les hommes sont engoncés dans des combinaisons. Elles leur collent à la peau...

Au bout d'un quart d'heure, les concurrents reprennent la route, trempés et exsangues, le visage maculé de graisse et piqueté de gravier.

C'est le lot de tous les concurrents, des équipages que l'on trouve aux commandes des Panhard & Levassor, Darracq, Hotchkiss, et autres Brasier... Seules deux équipes participant au Grand Prix échappent à cette terrible épreuve : Renault et Fiat.

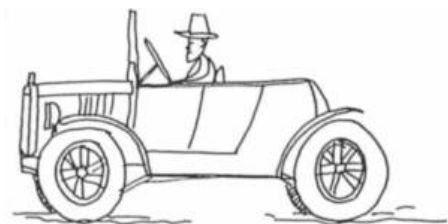
Ces deux-là ont en effet une botte secrète, elles bénéficient d'une innovation qui a été mise au point par Michelin : les jantes amovibles. Deux minutes seulement suffisent pour effectuer le changement de pneumatiques, et sans fatigue.

Les roues de rechange sont en effet montées directement gonflées sur des jantes que l'on fixe à la roue par huit boulons.

Grâce à cet avantage décisif, le pilote Ferenc Szicz – d'origine hongroise – mène la course au volant de sa grosse Renault rouge. À l'issue de la première journée de course, il a accumulé vingt-six minutes d'avance.

Second jour, seconde manche. Il ne reste que la moitié des concurrents en course, tous les autres ayant été contraints à l'abandon à la suite d'ennuis mécaniques ou de sorties de route.

Jusqu'au bout, Ferenc Szicz parvient à maintenir son avance. Il remportera le premier grand prix de l'histoire du sport automobile.



LES AVENTURES DE TIN LIZZIE

On l'appelle « Tin Lizzie ». Ce n'est ni très flatteur ni vraiment péjoratif ; juste affectueux et un peu moqueur.

Elle doit ce surnom à son aspect rustre et fonctionnel et à son caractère féminin : en américain, *tin* signifie « métal ». Quant à Lizzie, diminutif d'Elizabeth, il désignait les « bonnes à tout faire ».

Elle n'est pas très jolie, Tin Lizzie, avec sa silhouette dégingandée, son museau tout plat et ses yeux trop grands et trop rapprochés. Elle est haute sur pattes, perchée sur quatre roues étroites et frêles.

En plus, elle n'a jamais su s'habiller. Elle a presque toujours porté du noir. Pas en signe de deuil ou de tristesse mais par économie.

Elle n'est pas très coquette, Tin Lizzie ; elle a l'âme plus pratique que romantique. Elle est courageuse et ne refuse jamais les tâches difficiles. Elle est toujours disponible pour rendre service. À la ville comme à la campagne.

Le 26 mai 1927, on organise une grande fête en son honneur car Tin Lizzie va prendre sa retraite. Henry Ford a ordonné l'arrêt de sa production. Depuis sa naissance, Tin Lizzie a toujours été la plus populaire des voitures américaines. Henry Ford, son père, était fier d'elle. Et voilà soudain que deux de ses rivales réussissent à la dépasser. Henry Ford est fort mécontent d'apprendre que les marques Chevrolet et Essex ont vendu plus de voitures que lui.

Il se plie à l'évidence : Tin Lizzie est trop vieille ; elle n'est plus

capable de rivaliser avec ses concurrentes plus jeunes. Elle doit se retirer et céder la place à une voiture plus moderne.

La production est interrompue après la fabrication de la quinze millionième et dernière Ford Model T ; c'est le nom officiellement écrit sur la carte d'identité de Tin Lizzie.

Tin Lizzie est née en octobre 1908 dans la banlieue de Détroit, une énorme métropole industrielle qui se situe dans la région des Grands Lacs, au nord-est des États-Unis, juste en face du Canada.

C'est en cet automne 1908, alors qu'il faisait déjà horriblement froid dans la triste ville de Détroit, que Henry Ford a vu la première Ford Model T sortir de l'usine de Piquette Avenue.

Un drôle de bonhomme, ce Henry Ford, avec son chapeau melon et son sourire réservé...

Né dans une famille de fermiers, il se passionna très jeune pour la mécanique. Dans une grange attenante à la ferme familiale, il bricola toutes sortes de moteurs. Puis il entendit parler des premiers essais de véhicules automobiles qui se déroulaient un peu partout en Amérique.

Voulant apporter, lui aussi, sa contribution à cette formidable invention, Henry Ford entreprit la fabrication d'une voiturette ultralégère qu'il avait dessinée lui-même. Il s'agissait d'un véhicule rudimentaire, un « quadricycle » dépourvu de carrosserie et juché sur des roues de vélo.

À cette époque, dans les années 1890, Henry Ford travaillait pour la société Edison Illuminating ; il était l'ami et l'employé de Thomas Edison, un prodigieux physicien qui a inventé le télégraphe, le phonographe et la lampe à incandescence(5) !

À cause de cet emploi qui le mobilisait toute la journée, Henry Ford était obligé de travailler tard le soir à la fabrication de son quadricycle. Enfermé dans un minuscule apprentis, il passa plusieurs mois à assembler son véhicule. Chaque soir, sa femme Clara venait le déloger, le suppliant de quitter l'établi pour prendre un peu de repos.

Le 4 juin 1896, dans la matinée, Henry Ford mit la dernière main à son quadricycle. Il était prêt pour une première balade dans le jardin... Hélas ! Au moment de le sortir de l'atelier, Henry s'aperçut que la porte était trop étroite pour faire passer le véhicule... Il fallut agrandir l'entrée – c'est-à-dire casser une partie du mur ! – pour que la petite voiture puisse enfin effectuer ses premiers tours de roues !

En ce temps-là, il n'y avait pratiquement pas de voitures aux États-Unis. Il en circulait beaucoup plus en France et dans d'autres pays d'Europe ! En Amérique du Nord, on se déplaçait encore à cheval, ou

bien dans des chariots à quatre roues pour les longs voyages vers l'Ouest, ou encore dans des petites carrioles pour les déplacements courts.

En cette fin du XIX^e siècle, l'esprit des *cow-boys* et l'ambiance des *westerns* étaient encore bien vivaces aux États-Unis.

Henry Ford voulait que ça change. Il souhaitait que chaque Américain eût sa voiture, que chacun pût se déplacer confortablement et rapidement. Un pays aussi immense avait besoin d'un moyen de transport moderne, à la mesure de ses ambitions, capable de raccourcir les distances.

Satisfait des premiers essais de son quadricycle, Henry Ford décida de se jeter à l'eau : il quitta son poste de directeur technique chez Edison Illuminating afin de poursuivre l'étude d'une automobile plus perfectionnée que son frêle véhicule et de créer sa propre entreprise pour la produire.

La Ford Motor Company fut fondée en juin 1903 et installée dans une usine où l'on produisait auparavant des wagons. Quelques semaines plus tard, les premières automobiles portant la signature de Henry Ford gravée sur le capot sortaient de la fabrique.

Parmi les premiers clients de Henry Ford, on comptait beaucoup de médecins et de vétérinaires. Ils étaient impatients de disposer d'une automobile pour effectuer leurs visites et se rendre dans les fermes qui étaient souvent éloignées des grandes villes.

Toutefois, la production demeurerait modeste car les petites Ford étaient encore des voitures coûteuses.

Afin d'augmenter les ventes, il fallait abaisser les prix et, pour ce faire, il était indispensable de réduire les coûts de fabrication.

Henry Ford le savait mieux que quiconque, lui qui allait devenir l'industriel le plus clairvoyant d'Amérique : pour faire des économies, on devait standardiser(6) la production.

Il imagina donc une voiture polyvalente(7) qui serait produite sous une forme unique. Elle s'appellerait « Model T ». Ce serait un phaéton(8) à quatre places, avec deux portes pour accéder aux places arrière, une grande capote de toile, deux gros phares cylindriques et un pare-brise rabattable et flanqué de deux lanternes cubiques. Ces éclairages n'étaient pas électriques mais fonctionnaient à l'aide d'un gaz qui créait une lumière vacillante et blafarde.

Le client ne pouvait pas personnaliser sa voiture, réclamer un accessoire de plus, un moteur plus puissant ou même une couleur spéciale. C'était à prendre ou à laisser.

Henry Ford ne manquait pas d'humour pour défendre ses engagements :

— Vous pouvez obtenir votre Model T dans la couleur de votre choix... pourvu que ce soit du noir, déclarait-il à ses clients

décontentançais...

La production démarra en flèche : six mille huit cents voitures furent vendues en 1908, puis plus de dix-huit mille dès 1910 et cent soixante-huit mille en 1913. Oui, cent soixante-huit mille voitures du même type, produites en un an ! On n'avait jamais vu ça ! Ni en Amérique ni en Europe.

Pour y parvenir, Henry Ford avait inventé un système aussi génial que diabolique : la production à la chaîne. Tout au long de sa fabrication, tout au long de son parcours à travers l'usine, la voiture avançait lentement, sur des rails, et, au fur et à mesure des postes devant lesquels elle passait, elle recevait des pièces complémentaires.

Les ouvriers, immobilisés à leurs postes respectifs, répétaient inlassablement les mêmes gestes, l'un serrant toujours le même boulon, l'autre assemblant immuablement le même accessoire, à chaque fois qu'une voiture se présentait devant eux.

Les hommes étaient réduits à l'état de robot, abrutis par les cadences régulières, happés dans un processus inhumain et automatisé.

C'est à ce prix que Tin Lizzie put se multiplier rapidement et envahir toute l'Amérique, les villes comme les campagnes, sur les côtes comme dans les montagnes les plus reculées.

Elle avait le sens de l'adaptation. Elle savait se montrer assez robuste et rustique pour accompagner les paysans dans les travaux des champs mais aimait aussi, parfois, « monter » à la ville.

D'ailleurs, à mesure que passèrent les années, Tin Lizzie était devenue moins austère, osant même parfois abandonner sa tenue noire pour du gris clair, du bordeaux, du bleu marine ou du vert olive. Pour séduire toujours plus de monde, elle a revêtu de nouveaux atours, habillée en *berline* pour se faire plus familiale, en *coupé* pour plaire aux femmes, en *cabriolet* pour avoir l'air plus sportive, en *break* pour devenir plus utilitaire.

Il y avait des Tin Lizzie adaptées au goût de chacun. Elles plaisaient aux paysans du Nebraska comme aux notaires de Boston. Aux mineurs du Colorado comme aux femmes élégantes de San Francisco. L'air de rien, la modeste Tin Lizzie avait été adoptée par tous. Tin Lizzie devint la mascotte de l'Amérique entière.

Mais pour obtenir définitivement ses lettres de noblesse, pour accéder à la postérité, il lui fallait devenir une vedette. Il lui restait à conquérir Hollywood, la capitale mondiale du cinématographe !

En route pour la Californie !

Symbole de la ruée vers l'or, de la réussite et de la modernité, cet

État apparaissait comme la Terre promise pour les Américains, le pays de tous les espoirs et de tous les excès.

Après plusieurs jours de route à travers les déserts de l'Arizona et du Nevada, Tin Lizzie débarqua à Los Angeles, une ville invraisemblable, immense et plate, qui s'étend sur cent kilomètres de long.

Ciel uniformément bleu, soleil de plomb et hauts palmiers qui dodelinent de la tête... : tous les symboles de la côte Ouest sont au rendez-vous. Les quartiers aux consonances magiques se succèdent tout au long de l'océan Pacifique : Beverly Hills, Santa Monica, Hollywood, Malibu, Venice...

Venice doit son nom à la folie d'un milliardaire qui fit ériger, au début du XX^e siècle, une réplique de la Venise italienne au bord de l'océan Pacifique. Rien n'y manque : ni les canaux avec leurs gondoliers de pacotille et leurs ponts des Soupirs, ni les palais vénitiens avec leurs colonnes, leurs arcades et leurs gargouilles...

Hollywood, enfin.

Tin Lizzie est arrivée au bout de son long périple pour entreprendre une nouvelle carrière !

Elle rencontre tous les géants du cinéma muet. Mack Sennett lui donne ses premiers grands rôles. Dans ses films, elle est sa complice et devient l'irremplaçable accessoire de ses gags et de ses trucages.

Ainsi, elle est la compagne des mésaventures des « Keystone Kops ». Même dans les situations les plus loufoques, cette meute de policiers poltrons et maladroits se tirent toujours d'affaire grâce à l'agile Tin Lizzie.

Puis l'acteur Harold Lloyd, avec sa mine éternellement ébahie et son canotier sur la tête, utilise lui aussi Tin Lizzie dans ses aventures burlesques.

Mais les deux partenaires les plus fidèles de Tin Lizzie sont incontestablement Stan Laurel et Oliver Hardy. Ils resteront ensemble pendant des années.

Laurel et Hardy l'embarquent dans toutes leurs péripéties. Tin Lizzie se retrouve coincée entre deux tramways, perchée sur le toit d'un train, démontée en mille morceaux à un carrefour, étirée, rétrécie, pliée, sautillante ou boitillante...

Pourtant, Tin Lizzie commence à prendre de l'âge et le cinéma burlesque s'essouffle en devenant parlant.

Après son expérience hollywoodienne, il est temps pour Tin Lizzie de raccrocher. L'Amérique se prépare à entrer dans une ère nouvelle. Tin Lizzie a été la voiture des pionniers, elle a remplacé les petits chevaux pintos et les apaloosas dans les grands espaces américains.

Il n'y a plus de place pour elle dans un pays devenu *moderne*.

Le 26 mai 1927, tandis que la Ford Model T tire sa révérence, Henry Ford a déjà préparé sa succession. Les industriels ne font jamais de sentiment !



HEP ! TAXI !

« PARIS MENACÉ ! »

Le gros titre du *Petit Journal*, en ce matin du 4 septembre 1914, est alarmant. Ferdinand réalise soudain, en buvant sa fine à l'eau, accoudé au zinc d'un café, que la France est en pleine guerre.

Difficile à imaginer dans un Paris où semble se poursuivre la Belle Époque, cette période joyeuse et insouciante qui a commencé avec le XX^e siècle.

La journée avait pourtant bien débuté...

Le soleil brillait sur Paris, Ferdinand traversait les beaux quartiers. Il avait l'honneur et l'avantage de conduire une femme superbe.

Enfin, superbe, il le supposait. Car il l'a à peine vue, cette dame. Le visage masqué sous une large capeline couleur d'ivoire, les épaules couvertes d'un grand manteau de soie mauve, elle s'est engouffrée dans son taxi sans lever la tête, tout occupée à soulever le bas de sa robe pour poser ses bottines sur le marchepied.

Elle était installée dans le compartiment arrière de son coupé. Un espace plutôt petit mais douillet, confortable, tapissé de velours beige avec une dragonne en tissu assorti pour se maintenir dans les

tournants. À hauteur du visage sont accrochés des miroirs de courtoisie juste assez grands pour que sa passagère ait pu déposer, avant la fin de la « course », quelques touches de poudre sur ses joues et un trait de carmin sur ses lèvres. Du moins il l'a deviné car il n'a pas osé la regarder.

Ferdinand conduit à l'air libre, abrité derrière un pare-brise et sous un auvent, mais sans portières. Sa banquette est recouverte de cuir, c'est plus facile à entretenir en cas de pluie.

Ce matin, il était heureux parce que la tour Eiffel scintillait sous le soleil. Il est toujours aussi émerveillé par cette gigantesque carcasse d'acier qui se dresse au bord de la Seine. Cela fait tout juste un quart de siècle que l'ingénieur Gustave Eiffel l'a érigée à l'occasion de l'Exposition universelle de 1889...

Depuis vingt-cinq ans, elle fait partie du paysage parisien mais les habitants de la capitale ont du mal à s'habituer à ces constructions neuves ; ils ne supportent pas que des styles différents s'entrechoquent, que les siècles superposent les traces de leur créativité.

Plus d'un passant s'insurge encore de voir cette tour de métal obstruer le panorama de l'École militaire, une bâtisse austère et élégante datant du XVIII^e siècle.

Le taxi est arrivé rue La Fontaine, à l'angle de la rue Agar, dans le XVI^e arrondissement. Ferdinand a déposé sa passagère devant un immeuble neuf, splendide, datant de 1911 et signé Hector Guimard.

Depuis le tournant du siècle, cet architecte est devenu la coqueluche des quartiers chics. Pour les maisons d'habitation comme pour les stations de métro, il a créé ce style Art nouveau, que l'on surnomme aussi le style « nouille » tant il est surchargé de courbes et de volutes entrelacées.

La belle inconnue lui a tendu un billet et s'est éloignée. Jamais il ne connaîtra son sourire mais il se souviendra de sa voix, plutôt grave, légèrement accentuée ; sans doute d'origine slave.

« Paris menacé »... La « une » du journal ramène Ferdinand à la réalité.

Les troupes allemandes se sont rapprochées dangereusement. Elles se trouvent à une trentaine de kilomètres au nord-est de la capitale. L'armée française, commandée par le général Maunoury, ne peut plus résister aux assauts de l'ennemi qui dispose d'une armée très supérieure en nombre.

Les hommes sont épuisés et leur moral est au plus bas, mais le général Joffre, qui commande l'ensemble des opérations, reste imperturbable. Il faut éviter tout repli qui provoquerait une

débandade irrémédiable des forces françaises.

Pour sauver Paris, il faut envoyer de toute urgence des renforts au général Maunoury.

Le général Gallieni, gouverneur militaire de Paris, dispose de six mille hommes supplémentaires en provenance de l'Est. Ils viennent d'arriver par train dans la capitale.

Ces six mille hommes constitueraient un formidable renfort pour l'armée de Maunoury.

Certes, mais comment les acheminer sur le front ?

— Par train, c'est impensable, affirme le général Gallieni. Au nord de la capitale, les voies ferrées ont été coupées ou endommagées et elles sont inutilisables.

— Par la route, suggère un sous-officier.

— Impossible. Nous ne disposons que de deux cent cinquante véhicules automobiles ; il nous en faudrait cinq fois plus !

Joseph Gallieni, un vieux renard âgé de soixante-cinq ans, en a vu d'autres. Il a fait ses armes au Soudan et au Tonkin, puis participé à la pacification de Madagascar. Le regard noir derrière des petites lunettes ovales et la moue ironique sous sa moustache épaisse, Gallieni réfléchit.

Soudain, son regard s'éclaire. Il tape du poing dans la paume de l'autre main...

— J'ai trouvé ! Nous allons réquisitionner tous les taxis qui circulent dans Paris. Ce sont eux qui conduiront nos renforts sur le lieu du combat. Le général Clergerie sera chargé de cette opération...

Le 7 septembre, à treize heures, Ferdinand reçoit l'ordre de se présenter à Gagny, dans la banlieue parisienne, avec son taxi. Ils seront bientôt six cents ! Six cents taxis réquisitionnés avec leur chauffeur et rassemblés à dix-huit heures pour transporter les troupes sur le front. Le spectacle est incroyable.

Puis, à leur tour, les soldats fraîchement débarqués à Paris se rendent sur le lieu du rendez-vous, à Gagny. Ils arrivent par centaines et prennent place, durant la nuit, dans les taxis.

Ils montent à cinq par voiture avec tout leur barda. Ces taxis sont, pour la plupart, des petits coupés Renault. Celui de Ferdinand est bordeaux, c'est un véhicule de la Compagnie française des Automobiles de Place.

À cette heure pâle de la nuit, à l'aube du 8 septembre 1914, les taxis

n'ont plus de couleur et plus de marque, mais ils ont une mission, une seule : sauver Paris !

Six cents taxis quittent Gagny en direction du nord-est. Cap sur Nanteuil-le-Haudouin. Ils roulent tous feux éteints pour ne pas se faire repérer par les Allemands. Seule la lueur de la lune éclaire leur route. Les hommes sont silencieux, engoncés dans leur capote, les mains serrées sur leur fusil ; la gorge nouée par l'angoisse et le froid.

Le convoi avance lentement mais régulièrement. On n'entend que le ronronnement saccadé des petits moteurs bicylindriques. Il faudra faire deux voyages pour transporter les six mille soldats jusqu'au bord de l'Ourcq.

Sortis de la nuit froide et brumeuse, ce sont six mille hommes qui soudain, dans le petit matin, partent à l'assaut de l'armée allemande. Le général Alexander von Kluck ne s'attendait pas à une telle contre-offensive...

Touchée sur son flanc droit, la Ire Armée, qu'il commande, est contrainte de rebrousser chemin. Paris est sauvé !

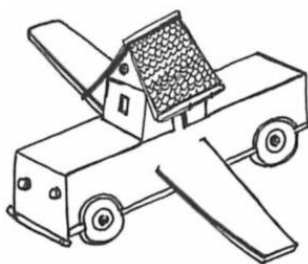
Une semaine plus tard, place du Châtelet.

L'hiver s'est installé sur Paris. La guerre continue de faire rage dans l'est de la France mais le front est stabilisé. Il bruine sur la capitale. Ferdinand dépose une femme pressée, enveloppée dans une cape grise. Elle court vers le théâtre du Châtelet. Il n'a pas vu son visage, caché derrière un large parapluie.

Quand elle lui dit au revoir, Ferdinand reconnaît la voix au timbre grave et coloré venu d'Europe centrale. C'est celle de la belle inconnue qu'il a déjà transportée. Il jette un coup d'œil à l'affiche du Châtelet : on annonce le retour de Tamar de Karsavina.

Juste avant la guerre, elle était l'une des grandes vedettes de *L'Oiseau de feu*, le ballet composé par Igor Stravinski et monté par Serge de Diaghilev au Châtelet en 1910.

La belle voix gravée dans la mémoire du chauffeur de taxi était celle de Tamar, l'étoile des Ballets russes.



LE TEMPS DES PIONNIERS

Rien ne prédestinait Gabriel Voisin à devenir l'un des piliers de l'histoire de l'aéronautique et de l'automobile. Alors que la plupart des avionneurs⁽⁹⁾ avaient reçu une formation d'ingénieurs, Voisin était fier de rappeler qu'il était diplômé de l'École des beaux-arts de Lyon. À sa manière, Gabriel Voisin était bel et bien un artiste. Il en avait la créativité et l'originalité.

Il était à peine âgé de vingt-cinq ans lorsqu'il s'intéressa à l'aviation, alors tout juste naissante. En 1905, il fit la connaissance de Louis Blériot, de quelques années son aîné, et qui était l'un des premiers constructeurs français d'aéroplanes.

Très vite, Gabriel Voisin voulut... voler de ses propres ailes et s'associa avec son frère Charles. Ils fondèrent ensemble une entreprise à Issy-les-Moulineaux, dans la banlieue parisienne, et se mirent aussitôt à construire leurs propres avions.

Dès 1907, Charles Voisin fut le premier homme à effectuer un vol de quatre-vingts mètres, en ligne droite. Cela se passait près de Paris, sur le terrain de polo de Bagatelle, à la lisière du bois de Boulogne.

Il faut savoir qu'en ces temps héroïques de l'aviation, les pilotes n'avaient qu'un but dans l'existence : battre des records. Les avions des frères Voisin acquirent vite une excellente réputation et de nombreux aviateurs rêvaient de voler sur ces formidables machines.

L'année suivante, l'un d'eux, Henri Farman, fut exaucé et comblé : il boucla un kilomètre en circuit fermé aux commandes d'un aéroplane

Voisin. Il fut le premier à y parvenir.

À l'approche de la Première Guerre mondiale, les performances de ces appareils avaient de quoi séduire les militaires. Gabriel Voisin leur proposa un nouveau type d'avion et organisa des démonstrations spectaculaires devant des officiers. Conquis, le ministère de la Guerre décida d'équiper l'armée de l'air française d'avions Voisin et imposa leur fabrication à plusieurs constructeurs.

Cette réussite aussi fulgurante aurait pu ravir Gabriel Voisin... mais il n'en fut rien. Cet homme indépendant ne se sentait pas à l'aise au sein des milieux politiques. Il quitta donc le monde de l'aéronautique en claquant la porte !

Renoncer à l'aviation, d'accord, mais pour faire quoi ? Gabriel Voisin n'a pas oublié sa formation aux Beaux-Arts ni certains de ses compagnons qui, comme lui, ont suivi la filière de l'architecture. Il retrouve Pierre Patout, qui allait devenir l'un des architectes les plus influents de l'entre-deux-guerres et qui serait rendu célèbre par la décoration du paquebot *Normandie*.

Avec Pierre Patout, Voisin envisage la fabrication de maisons préfabriquées. Mais l'aventure tourne court car la population n'est pas encore prête à emménager dans ces habitations standardisées... et pas très coquettes !

Cette expérience n'a toutefois pas été inutile car Pierre Patout reste l'ami de Gabriel Voisin et sera même l'architecte de sa villa de Boulogne. De plus, Voisin apprend beaucoup en construisant des maisons métalliques. Il reconnaîtra plus tard qu'il s'est servi de ces enseignements pour fabriquer ses carrosseries.

Et finalement, après avoir pensé à l'architecture puis y avoir renoncé aussi vite, Voisin décide de mettre toute son expérience au service de l'automobile.

« Le 12 novembre 1918, après avoir rayé de ma vie tout ce que j'avais pu connaître de joies et de dégoûts dans l'aviation, je mis immédiatement à exécution le projet que je caressais depuis un an : j'allais, comme André Citroën, convertir mon usine de production d'avions en usine de fabrication automobile. »

Ainsi s'exprime Gabriel Voisin au lendemain de l'Armistice. Par ces mots s'explique l'incroyable revirement opéré par un pionnier de l'aviation !

Pour l'accompagner dans cette nouvelle aventure, Gabriel Voisin fait appel à André Noël Noël, lui aussi ancien élève des Beaux-Arts de Lyon. Gabriel Voisin apportera les idées générales, André Noël Noël

sera chargé de les matérialiser en dessinant les carrosseries des automobiles Voisin.

En regardant les voitures de Gabriel Voisin, on s'aperçoit aussitôt qu'elles sont œuvre d'architecte. Ces voitures sont conçues comme des maisons : elles ont des formes géométriques et dépouillées, elles sont lumineuses et fonctionnelles grâce à leurs grandes baies vitrées. D'ailleurs, la plus remarquable des automobiles Voisin est surnommée la « Lumineuse ». Très en avance sur son temps, elle ne ressemble à aucune voiture des années vingt.

Elle a une ligne qui dérange et elle est réalisée dans un matériau nouveau qui a le mérite d'être beaucoup plus léger que l'acier : l'aluminium. Elle possède une foule d'accessoires que l'on n'a jamais vus sur une voiture de série : les grandes malles posées sur les marchepieds, les phares supplémentaires, les vide-poches aménagés au-dessus de la planche de bord, les surfaces vitrées exceptionnellement grandes, les quatre fauteuils identiques et rabattables... La silhouette elle-même est saisissante tant elle semble extraordinairement profilée pour l'époque.

Le Corbusier, le géant de l'architecture des années vingt, s'intéresse tout naturellement aux créations de Gabriel Voisin. Ses automobiles, conçues comme des maisons, l'intriguent. Il aimerait bien rencontrer cet homme aussi original que lui, voire même collaborer avec lui.

Le Corbusier écrit à Gabriel Voisin peu avant l'exposition des Arts décoratifs de 1925. Il lui explique qu'il cherche quelqu'un pouvant l'aider à financer un projet un peu fou : Le Corbusier imagine en effet la transformation complète du centre de Paris !

Ce projet fait peur car il prévoit la construction de gratte-ciel géants et d'une dalle qui recouvrirait des quartiers historiques ; il comprend aussi le tracé d'une autoroute et l'installation d'un aéroport en plein cœur de la capitale...

Pour réaliser la maquette de ce projet, afin de la présenter à l'exposition des « Arts déco », Le Corbusier a demandé de l'argent à des banquiers et à des industriels. Mais ils ont tous refusé ; seul Gabriel Voisin accepte de participer à son financement. La réunion de Voisin et de Le Corbusier autour de ce grand dessein commun ne s'est pas faite par hasard. Les deux hommes sont de la même trempe : ce sont des idéalistes qui vivent en décalage avec leur époque.

Avril 1925 : l'Exposition internationale des Arts décoratifs et industriels modernes ouvre ses portes. Pendant plus de dix mois, l'esplanade des Invalides et les quais de la Seine accueillent des

créateurs venus de l'Europe entière : des ébénistes, des joailliers, des orfèvres, des architectes, des décorateurs, qui exposent meubles, bijoux, et toutes sortes d'objets d'art.

Le Corbusier a fait construire un pavillon pour présenter le fameux projet financé par Gabriel Voisin. Le Corbusier l'a baptisé le pavillon de « l'Esprit nouveau », du nom d'un mouvement artistique qu'il a fondé avec un ami peintre, Amédée Ozenfant. L'objectif de l'Esprit nouveau est de réunir des artistes et des artisans qui ont des activités différentes : des architectes, des peintres, des sculpteurs, des céramistes...

Le « plan Voisin », nom donné au projet imaginé par Le Corbusier, fait grosse impression. Il surprend surtout les visiteurs à cause d'une idée qui semble farfelue : les piétons sont débarrassés des voitures ! Celles-ci circulent en effet sur un large boulevard surélevé. En contrebas, les piétons se déplacent librement au milieu de grands espaces verts.

Plus tard, sur un autre projet destiné à la ville d'Alger, Le Corbusier va encore plus loin. Il imagine une autoroute construite sur le toit des immeubles longeant le front de mer : une longue barre d'habitations de plusieurs étages et, au-dessus, quatre voies sur lesquelles circuleraient, dans les deux sens, camions, voitures et motos ! Cette idée de placer les routes et les rues en hauteur est venue à Le Corbusier en visitant une... usine ! Une usine que Fiat a construite à Turin en 1922 avec une piste d'essais aménagée sur le toit.

Une idée formidable, selon Le Corbusier : de cette manière, les piétons ne sont plus importunés par les automobiles !

En 1927, Le Corbusier achète une Voisin Lumineuse et l'exhibe partout. Elle apparaît dans les films que l'on tourne pour présenter les luxueuses villas que l'architecte construit en France. Ce n'est pas pour rien qu'il place sa Lumineuse au premier plan : pour Le Corbusier, l'automobile est toujours liée à l'habitation. D'ailleurs, la voiture peut même servir de modèle à la maison. Ainsi, quand Le Corbusier dessine une villa préfabriquée, qui devait être produite en série, il n'hésite pas à la baptiser « maison Citrohan ». Il fait ainsi allusion au constructeur André Citroën car sa maison est vraiment conçue comme une automobile : ossature, fenêtres et escaliers sont standardisés...

L'automobile intéresse tellement Le Corbusier qu'il ne se contente pas de s'en inspirer pour ses constructions : il se lance lui-même dans l'étude d'une voiture populaire qu'il nomme « voiture maximum » parce qu'elle offre un maximum de place dans un minimum d'encombrement. Il la conçoit petite mais confortable avec ses quatre places et son toit ouvrant en toile, simple mais gracieuse avec son dos

rond et son museau aplati.

Si Le Corbusier en réalise les plans, il ne fabriquera jamais cette voiture. En revanche, Citroën copiera ce prototype pour donner naissance à la célèbre « deux chevaux » !

Gabriel Voisin et Le Corbusier échangent des courriers, s'apprécient, se respectent, mais ne se rencontrent jamais. Ils ont un idéal commun mais leurs personnalités sont foncièrement différentes. Le Corbusier est un homme austère, secret, discret, toujours abrité derrière d'épaisses lunettes et la fumée de sa pipe.

À l'inverse, Gabriel Voisin est un être fantasque. Il passe ses soirées chez *Maxim's*, le plus luxueux des restaurants parisiens. Il se délecte de la compagnie des femmes et aime approcher les célébrités. Il est le familier des comédiens, des chanteurs, de tous les artistes ; il est l'ami de Joséphine Baker, Maurice Chevalier ou Rudolf Valentino, qui roulent dans des automobiles Voisin.

Pour ses clients célèbres et capricieux, Voisin accepte de réaliser des carrosseries sur mesure, avec des décorations personnalisées, le plus souvent... écossaises.

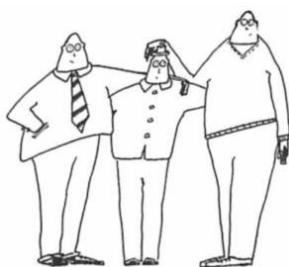
Tandis que la mode de l'aérodynamique⁽¹⁰⁾ se répand, au début des années trente, Voisin la suit, certes, mais d'une manière très personnelle. Les noms donnés à ses voitures rappellent le monde de l'aviation, leurs formes aussi : l'« Aérodyne » est profilée comme une aile d'avion ! Mais à mesure que les années passent, les voitures trop extravagantes de Gabriel Voisin trouvent de moins en moins d'acheteurs. La faillite n'est plus loin. La production des automobiles Voisin est suspendue à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Une fois de plus, Gabriel Voisin doit se remettre en question. Il quitte l'univers de l'automobile comme il avait quitté celui de l'aéronautique.

Trop individualiste pour supporter les contraintes, Gabriel Voisin s'isole et ouvre un petit bureau d'études à Paris. Après avoir produit les automobiles les plus originales et les plus sophistiquées de l'entre-deux-guerres, il passe ses journées à dessiner des voitures rudimentaires, simplistes et bon marché, équipées d'un moteur de scooter. Mais cette fois, sans intention de les produire et de les vendre. Gabriel Voisin a bien compris que ses idées étaient trop en avance sur son temps pour être acceptées.

De loin en loin, Gabriel Voisin échange quelques lettres avec

Le Corbusier. Pour se rappeler le temps des pionniers, et exprimer leur regret : leurs contemporains ne les ont pas compris.



LA DYNASTIE DES BUGATTI

Toute l'Europe se retrouve à Lyon pour assister au Grand Prix d'Europe le 3 août 1924.

L'enjeu est important. Les grands constructeurs rêvent de remporter cette prestigieuse épreuve qui se déroule autour de Gisors, au pied des monts du Beaujolais.

Ils sont venus de Grande-Bretagne, d'Italie et de toute la France.

Les Anglais sont représentés par l'écurie Sunbeam, les couleuvres de l'Italie sont défendues par deux marques : Fiat et Alfa Romeo. Quant aux Français, qui sont sur leur terrain, ils ont engagé deux équipes : celle de Louis Delage et celle d'Ettore Bugatti.

Louis Delage aligne une armada de voitures que l'on a déjà vues dans d'autres épreuves ; elles sont aussi magnifiques que performantes. L'autre constructeur français est moins connu ; ainsi attend-on avec impatience de découvrir les nouvelles voitures de ce monsieur Ettore Bugatti.

Elles ont fait couler beaucoup d'encre depuis plusieurs mois, ces machines qui ne portent pour nom qu'une référence d'usine : « type 35 ».

Les Bugatti « 35 » arrivent par la route. Elles viennent d'Alsace, de Molsheim, la petite bourgade où elles ont été fabriquées. Elles sont six. Sublimes dans leur livrée bleu ciel. L'une d'elles est conduite par Ettore Bugatti en personne...

Leur silhouette est particulièrement extraordinaire. À l'avant, le

radiateur rappelle la forme d'un fer à cheval. À l'arrière, la carrosserie se resserre comme l'étrave d'un bateau.

Chaque détail est soigné à l'extrême. Le châssis épouse les courbes de la carrosserie. Le moteur est une véritable sculpture, il est réalisé en aluminium « bouchonné » : chaque feuille du précieux alliage, parcourue d'ondes concentriques, semble avoir été façonnée à la main.

L'essieu avant est forgé à partir d'un bloc d'acier qui est ensuite cintré puis évidé. Les jantes à huit branches sont usinées directement dans la matière, dans l'aluminium brut, puis elles sont fixées à la roue par des dizaines de vis minuscules.

Mille détails sont ainsi traités avec un soin exquis, mille accessoires aussi anodins que les bagues de bronze reliant certaines pièces mécaniques, les joints de cuir assurant une liaison souple entre certains éléments, les étranges vis à tête carrée, ou encore les fils de laiton enchaînant en zigzag les fixations de la caisse au châssis...

Le style si particulier que l'on va retrouver sur toutes les automobiles Bugatti tient de cette alchimie entre l'art et la technique.

Ettore Bugatti a de qui tenir. Il appartient à une étonnante famille d'artistes plus singuliers les uns que les autres. Giovanni Luigi Bugatti fut le premier de la lignée. Il était le grand-père d'Ettore. Cet homme d'origine milanaise avait un physique imposant. Avec sa large carrure, il était taillé comme un rugbyman. D'ailleurs, il exerçait une profession où il valait mieux être costaud : il sculptait des cheminées monumentales !

Familier des princes et des industriels lombards, il fréquentait les palais avoisinants.

Giovanni Luigi Bugatti était connu de toute l'aristocratie milanaise, de Côme à Milan, de la villa d'Este aux îles Borromées. Il festoyait avec les grosses fortunes de la province pour les convaincre d'édifier de somptueuses cheminées !

Son fils Carlo avait la même silhouette, robuste et trapue, que la sienne. Il avait la même bedaine rebondie, avec en plus une barbiche savamment taillée en forme de triangle. Il avait hérité de son père le goût du luxe et de l'apparat. Et surtout, il tenait de son illustre aîné deux qualités fondamentales : une imagination fertile dans la tête et une habileté sidérante au bout des doigts...

Après avoir appris son métier aux Beaux-Arts, à Milan et à Paris, Carlo ouvrit un atelier d'ébénisterie dans la capitale lombarde puis s'installa à Paris en 1904.

Dès qu'il se lança dans la fabrication de meubles, Carlo Bugatti

l'annonça haut et fort : il ne voulait pas copier ce que faisaient les ébénistes de sa génération. Pas question pour lui de créer des meubles qui ressembleraient à ceux de ses concurrents.

Carlo Bugatti voulait rester en dehors des modes et des courants. Qu'il s'agisse de ses chaises, de ses commodes, de ses consoles ou de ses tables, Carlo travaillait toujours au gré de sa fantaisie.

Tantôt il s'inspirait du mobilier du monde islamique, tantôt il reprenait des idées sur les meubles japonais. Mais toujours les décors qu'il improvisait étaient riches d'imagination, maniérés et délicats. Toujours, les appartements meublés par Carlo Bugatti ressemblaient à des voyages, à des rêveries, à des balades dans le temps et dans l'espace...

Carlo Bugatti utilisait des matériaux nobles et exotiques. En les mélangeant de façon imprévisible, il créait des meubles étranges : des tablettes d'ébène incrustée d'os et de nacre, des consoles de citronnier décorées de cuivre, des secrétaires gainés de parchemin, des paravents tendus de peau de chamois...

Dans son atelier, c'était un peu le pays des Mille et Une Nuits. Dans sa tête aussi...

Les deux fils de l'extravagant Carlo Bugatti héritèrent de son sens de la créativité et de son goût de l'individualisme. Le plus jeune fut baptisé... Rembrandt ! Oui, Rembrandt comme le grand peintre hollandais du XVI^e siècle ! Avait-il reçu ce prénom pour forcer le destin et devenir lui aussi un artiste célèbre ?

Avec un nom pareil, Rembrandt ne pouvait pas, en effet, connaître un destin banal ! Très jeune, il côtoya les prestigieux artistes qui fréquentaient l'atelier de son père. Il se lia d'amitié avec Giacomo Puccini, le compositeur italien, et avec l'écrivain russe Léon Tolstoï.

Mais malgré cet entourage, Rembrandt restait un personnage solitaire et tourmenté. Il n'avait pas la façon de son père ni sa silhouette imposante. C'était un jeune homme maigre, au profil aiguisé.

Tous les jours, les mains assemblées derrière le dos, il rôdait, seul et songeur, dans les allées du Jardin des Plantes, à Paris. Pendant de longues heures, il contemplait les animaux, les observait, analysait et décomposait leurs mouvements.

Il était fasciné par leur regard énigmatique, les ondulations de leurs muscles, leurs proportions, leur manière de se déplacer. Leur aptitude à s'immobiliser pendant de longs moments...

Rembrandt Bugatti rêvait d'inscrire dans la pierre les attitudes de ces animaux. Il y parvint et devint sculpteur animalier. Il façonna des éléphants et des léopards marchant dans la savane, des panthères aux

aguets, des chats dormants, des pélicans et des tigres, des lionnes et des vautours, des tapirs et des zébus, des cerfs et des antilopes, des ours et des bisons...

Dans le bronze, il recréa tout un univers fantastique : celui de ses songes et de ses obsessions.

À l'âge de vingt-deux ans, il quitta Paris pour Anvers, il quitta le Jardin des Plantes pour le zoo de la capitale flamande. Puis il quitta ce monde.

Il se donna la mort à l'âge de trente-deux ans.

Le frère de Rembrandt Bugatti, Ettore, était son aîné de trois ans. Artiste dans l'âme, lui aussi, il n'avait pas choisi le même moyen pour exprimer son sens de l'esthétique. Lui, la beauté, il la voyait dans la mécanique.

Au hasard de ses petits boulots, il commença à visiter les garages, à regarder de près les voitures, à les décortiquer, à les disséquer. Et finalement, il décida de se fixer en Alsace et de fonder sa propre entreprise. Aussitôt, il se spécialisa dans la réalisation de voitures sportives et racées, entraînées par de « belles » mécaniques.

Son rêve était de créer une vraie machine de course, capable de rivaliser avec les étrangères les plus réputées.

Cette automobile invincible sera la fabuleuse Bugatti « 35 » qui fait son apparition au Grand Prix de France, à Lyon, en 1924. Invincible, elle ne l'est pas tout de suite. Mais dans les années qui suivent, la « 35 » permet à Ettore Bugatti d'inscrire son nom au palmarès d'une multitude d'épreuves.

Auréolée de multiples victoires, la « 35 » méritera son surnom de « pur-sang de l'automobile ».

Comme son frère Rembrandt, Ettore Bugatti a une passion immodérée pour les animaux. Il adore les chevaux et leur univers. Il collectionne les anciens attelages et les harnachements. Tous les jours, il monte Brouillard, un élégant cheval gris pommelé... sans oublier de distribuer carottes et feuilles de salade à son âne et à ses poneys !

Parfois, les passions d'Ettore Bugatti se mêlent. Ainsi l'on retrouve dans ses automobiles de nombreuses références qui sont autant de clins d'œil au monde de l'équitation.

À commencer par le radiateur de ses voitures auquel il donne la forme d'un fer à cheval ! Dans ses publicités, Ettore Bugatti n'hésite pas à dire que ses voitures sont des « pur-sang ».

À la fin des années vingt, alors que les autres constructeurs rêvent de formes ultra-modernes, aérodynamiques et profilées, Ettore Bugatti

dessine des carrosseries qui ressemblent aux fiacres d'autrefois.

Il montre un goût évident pour le paradoxe. Un beau jour, tandis que ses concurrents songent à fabriquer des petites voitures populaires, Bugatti prend le contre-pied et décide de créer la voiture la plus opulente que l'on ait jamais vue...

Elle mesure plus de six mètres de long, possède un énorme moteur, massif comme un contrepoids d'ascenseur ; Ettore Bugatti la baptise la « Royale » parce qu'il espère la vendre à tous les souverains de la planète...

Mais les grands de ce monde ne se laissent pas tenter aussi facilement que l'espérait Ettore Bugatti. Le roi Alphonse XIII d'Espagne, le roi Carol de Roumanie et le roi Zog d'Albanie, qui s'étaient dits intéressés par la « Royale » et qui avaient encouragé Ettore Bugatti dans sa folle entreprise, ne passeront finalement jamais commande...

Bugatti n'en construit que six exemplaires, tous différents.

Reste à trouver les clients prêts à acquérir un monstre pareil... En quatre ans, Ettore Bugatti ne parviendra à en débusquer que trois : un médecin allemand, un officier britannique et un industriel français du textile. Ce dernier exigea que sa « Royale » n'eût pas de phares car il détestait conduire la nuit !

Les trois autres voitures construites ne trouvent aucun acquéreur et resteront, pendant de longues années, la propriété de la famille Bugatti.

Comble de déshonneur, la fabrication de la « Royale » s'arrête là, au terme de cette production dérisoire n'ayant pas dépassé six exemplaires !

Comment rentabiliser tant d'efforts et d'argent consacrés à l'étude de cette prestigieuse machine ?

Ettore Bugatti a la solution : il décide de créer un autorail qui serait propulsé par le gigantesque moteur de la « Royale »... Des spécialistes du chemin de fer s'attellent à ce projet et la transplantation réussit !

Durant de nombreuses années, des autorails ainsi équipés font la navette entre Deauville et la gare Saint-Lazare. Des milliers de voyageurs sont transportés, sans le savoir, par une mécanique fabuleuse...

La dynastie se poursuit avec Jean, le fils d'Ettore Bugatti. Les deux hommes travaillent ensemble, cumulant leurs talents pour créer les plus belles voitures françaises de « grand tourisme ».

Plus artiste encore que son père, Jean est un véritable amoureux des

formes et des couleurs. Ses dessins sont spectaculaires et singuliers, avec les arabesques qui s'enchaînent et s'entrelacent, des vitres en forme de larme, des aplats bleus, jaunes ou rouges qui tranchent sur le noir de la carrosserie.

Comme son père, Jean Bugatti aime la vitesse. Il participe activement à la mise au point des voitures de compétition qui sortent des usines Bugatti ; parfois, il se met lui-même au volant de ces machines et joue les pilotes d'essai. Hélas ! la séance d'essais du 11 août 1939 tourne au drame...

En fin d'après-midi, Jean Bugatti s'installe dans le cockpit d'un puissant prototype. Ultime galop d'essai pour un dernier réglage. Cheveux au vent, sourire aux lèvres, Jean Bugatti est heureux. Il n'a que trente ans et s'enivre de vitesse. Il passe et repasse sur la longue ligne droite qui longe l'usine. Il fait frais, la voiture tourne parfaitement.

La route, rectiligne, est bordée de platanes. La Bugatti file à près de 200 km/h quand, soudain, surgit un cycliste qui n'a pas entendu le bolide arriver. Impossible de l'éviter ! Jean Bugatti donne un coup de volant pour ne pas le toucher. Une roue mord sur le bas-côté et glisse sur l'herbe. La voiture sort brutalement de la route et percute un arbre. La Bugatti explose littéralement, son pilote est tué sur le coup.

Ettore Bugatti se retrouve seul à la tête de son usine. Seul et désabusé. Depuis le Grand Prix de Lyon 1924, ses voitures ont tout gagné. Et lui vient de tout perdre.



L'HOMME AUX CHEVRONS

André Citroën se promène au milieu des jardins potagers qui s'étendent sur la rive gauche de la Seine, dans l'Ouest parisien.

Il semble s'amuser comme un gamin à enjamber les cloches à melon parfaitement alignées. Pourtant, rien ne l'intéresse moins que la culture des légumes !

André Citroën est un industriel et un visionnaire. Depuis qu'il est sorti de l'École polytechnique, il n'a jamais eu qu'une idée en tête : produire !

Produire n'importe quoi – des outils, des voitures, des armes, des meubles –, mais produire !

Dès qu'il a obtenu son diplôme, André Citroën s'est rendu en Pologne, le pays de sa mère qui venait de mourir. Là-bas, au hasard de ses visites chez les industriels, il a découvert un système d'engrenage original qui a la forme d'un chevron. Il a discuté avec l'inventeur, marchandé et acheté la licence.

De retour en France, il a fondé une société pour fabriquer l'engrenage en question. Et le chevron(11) est devenu l'emblème de son entreprise...

Quand éclate la Première Guerre mondiale, André Citroën ne s'inquiète pas, au contraire, il pressent qu'il est temps pour lui de faire prospérer son entreprise. Dans un pays en guerre, il y a sans doute

mieux à faire que de fabriquer des engrenages. La France a besoin d'armements, André Citroën va lui en fournir !

Il part à la recherche d'un site où construire une usine. Il voudrait trouver un terrain proche du centre de Paris. C'est ainsi qu'il se retrouve, par un beau matin du printemps 1915, dans les jardins potagers qui longent le quai de Javel.

En quelques semaines, les plants de laitues et les cloches à melon cèdent la place à une usine ultra-moderne. Elle produira bientôt des obus de tous calibres pour l'armée française.

Mais André Citroën sait que l'industrie de guerre n'aura qu'un temps et que la paix reviendra un jour. Dès 1916, il songe déjà à la reconversion de ses installations. Fabriquer des machines à coudre ? Des bicyclettes ? Ou encore des meubles de bureau ? André Citroën envisage tout.

Finalement, c'est l'automobile qui l'attire le plus. Avant la guerre, il était conseiller chez un fabricant de voitures. Il s'est même rendu aux États-Unis pour y rencontrer Henry Ford.

L'Amérique l'a frappé.

Là-bas, André Citroën a été subjugué par l'homme qui a inventé la standardisation et la production à la chaîne de sa fameuse « Tin Lizzie ».

En France, il n'existe pas encore d'entreprise qui fonctionne selon les méthodes américaines : André Citroën décide que son usine sera la première du genre !

Dès que l'Armistice est signé, l'usine du quai de Javel est vidée. Tout l'outillage qui servait à fabriquer les obus est désaffecté... Place à l'automobile ! Place à la première « chaîne » française.

Pas question pour André Citroën de faire comme les autres. Selon lui, les constructeurs français n'ont pas compris ce que le public attendait. Ils continuent à concevoir des voitures trop chères et fabriquées de façon artisanale alors que la population aspire à une voiture simple et bon marché.

André Citroën va proposer aux Français une voiture fonctionnelle et économique, à l'image du Model T, dit « Tin Lizzie », qu'il a vu chez Henry Ford.

Au lieu d'offrir à ses clients un catalogue comportant des dizaines de modèles différents, André Citroën se limite à un modèle unique.

Au lieu de demander au client de choisir d'abord un châssis puis de l'envoyer chez un carrossier pour le faire carrosser et équiper, André Citroën commercialise une voiture complète, avec sa carrosserie tout équipée, munie de ses phares, de son klaxon, de sa boîte à outils, de sa roue de secours...

La première automobile Citroën est présentée en grande pompe, en avril 1919, dans un magnifique magasin installé sur les Champs-Élysées.

André Citroën est un homme qui bouge constamment, tourbillonne, les yeux scintillant comme des billes derrière ses lunettes ovales. Il a des idées sur tout. Sur la technique, la publicité, les méthodes de production... Il a des idées qui ont toujours dix ans d'avance.

Il a une admiration sans bornes pour les Américains. Au début des années vingt, il traverse à nouveau l'Atlantique. Cette fois, il vient pour rencontrer un certain Howard Gowen Budd.

Howard Gowen Budd est aussi un pionnier, à sa manière. Juste avant la Grande Guerre, à une époque où circulaient encore des trains en bois à travers l'Amérique, il a lancé la fabrication des premiers wagons de chemin de fer métalliques.

Plus tard, il a l'idée de réaliser les carrosseries des voitures comme ses wagons : entièrement en acier ! Jusque-là, les carrosseries des automobiles reposaient sur des bâtis en bois, en frêne ou en chêne.

Les avantages de l'acier sont considérables, surtout sur le plan de la sécurité : c'est un matériau plus léger et beaucoup plus solide que le bois ; il n'éclate pas en cas d'accident et il est sept fois plus résistant !

Howard Gowen Budd a envoyé des messagers en Europe pour faire connaître sa technique. Dans toutes les entreprises où ils sont passés, les techniciens les ont écoutés poliment mais ils sont restés sceptiques.

Tous, sauf André Citroën.

Voilà pourquoi il est venu à la rencontre de Howard Gowen Budd. Il n'hésite pas à acheter la licence de l'Américain pour être le premier Européen à s'en servir et à vendre une voiture à carrosserie « tout acier ».

Quand André Citroën est satisfait, il aime le faire savoir. Durant le Salon de l'automobile qui se tient à Paris en octobre 1922, il loue un avion. Aux commandes du biplan, le pilote effectue des voltes et des arabesques pour écrire le nom de Citroën en lettres de fumée !

Tous les Parisiens ont le nez en l'air et commencent à retenir le nom de ce constructeur pas comme les autres...

André Citroën rencontre des personnages à sa mesure. Il fait la connaissance d'un artiste italien pour le moins original, un certain Mario Jacopozzi : pendant la Grande Guerre, il avait eu une trouvaille pour tromper l'aviation ennemie : allumer des milliers de petites lumières en rase campagne, dans un lieu inhabité, afin de faire croire à la présence d'une importante agglomération !

Il propose à André Citroën un projet qui n'est pas moins saugrenu : utiliser la tour Eiffel comme une enseigne lumineuse géante ! Avidé de

publicité, Citroën accepte.

En juillet 1925, tandis que la grande exposition des Arts décoratifs bat son plein, la tour Eiffel s'embrase : « CITROËN » resplendit en lettres de lumière sur toute la hauteur de la tour. André Citroën a décidément un sens inné de la publicité et quelque peu la folie des grandeurs...

Citroën veut que son nom rayonne dans le monde entier. Tandis que la France est fière de voir son empire s'agrandir de nouvelles colonies africaines, Citroën décide lui aussi d'étendre sa notoriété sur de nouveaux continents.

Il veut que ses voitures soient les premières à explorer ces terres lointaines. Il est impensable d'envisager de pareilles aventures avec ses voitures, du moins telles qu'elles circulent sur les routes de France. Qu'à cela ne tienne ! Il suffit de construire des engins spécialement préparés pour cette opération. Il faut donc transformer les voitures de tourisme en véhicules « tout-terrain » afin qu'elles puissent affronter les pistes africaines.

Qui peut se charger d'une telle métamorphose ?

André Citroën a réponse à tout. Il a surtout le don de s'entourer de personnages hors du commun. Il confie la préparation de ses voitures « africaines » à un certain Adolphe Kégresse...

Qui est cet homme qui va changer le destin de Citroën ?

Retour en arrière ; en 1905, dans le Jura. Adolphe Kégresse, alors âgé de vingt-cinq ans, s'ennuie dans son village. Il passe son temps à crayonner des techniques nouvelles mais elles n'intéressent personne. Un beau jour, de rage, il décide de tout plaquer. Il songe à émigrer en Russie... avec une idée derrière la tête : rencontrer le responsable du garage du tsar et lui proposer l'un de ses projets ! Il lui écrit et, contre toute attente, il reçoit une réponse favorable...

Incroyable mais vrai. Le tsar de toutes les Russies, Nicolas II en personne, a besoin du petit technicien franc-comtois !

Adolphe Kégresse embarque sur le Transsibérien. Le luxueux train roule pendant plusieurs jours et plusieurs nuits en direction du froid et de l'Orient. Kégresse descend à Moscou.

Dès son arrivée, il est reçu par un certain Wladimir Kochnisky qui s'occupe de l'entretien de toutes les voitures du tsar.

— Je vous ai fait venir car nous avons un problème insurmontable : la Russie est recouverte de neige pendant la plus grande partie de l'année et, au cours de ces longs mois, les automobiles du tsar sont immobilisées. Il paraît que vous avez une solution miracle, demande-t-

il à Kégresse.

— Comme je vous l'ai exposé dans mon courrier, j'ai inventé un mode de propulsion qui me paraît tout à fait adapté à vos interminables hivers, répond Adolphe Kégresse avec une pointe d'ironie.

Et le Franc-Comtois se lance dans une longue description de son invention. Il l'a baptisée « autochenille ». Il s'agit d'un propulseur qui remplace les roues arrière et qui est constitué de deux larges courroies, recouvertes d'un bandage en poils de chameau, s'enroulant autour de deux poulies.

Adolphe Kégresse est engagé sur-le-champ comme directeur technique ! Le lendemain, Wladimir Kochnisky lui fait visiter le garage du tsar. Il y a des dizaines de voitures de luxe, de somptueuses décapotables, mais elles sont inutilisées pendant la plus grande partie de l'année à cause de la neige.

Dans les semaines qui suivent, Kégresse travaille d'arrache-pied avec une équipe de mécaniciens que l'on a mis à sa disposition. Il s'attaque à une magnifique Packard, démonte son essieu arrière, retouche la carrosserie, la découpe, la transforme pour lui adapter son propulseur à bandages. Pour finir, Kégresse fixe une paire de skis devant les roues avant afin d'améliorer le glissement et d'empêcher les roues de se bloquer dans la neige.

Kégresse a fini de transformer la voiture du tsar en « autochenille », le prototype est prêt, il prévient Kochnisky.

Kégresse l'emmène faire un tour sur les chemins alentour. La neige est poudreuse et épaisse mais la Packard grée en autochenille se déplace avec une aisance déconcertante. Kochnisky et les deux collaborateurs qui l'accompagnent sont stupéfaits !

— C'est fantastique ! Sa Majesté va être comblée... Vous pouvez équiper ainsi toutes les voitures du garage, ordonne Kochnisky à Kégresse.

Mais la révolution éclate en 1917. Le tsar est destitué et Kégresse se sent menacé. Pour ne pas être capturé par les troupes révolutionnaires, il doit s'enfuir clandestinement de Russie. Il passe par la Finlande et revient en France.

Sauvé mais ruiné, Adolphe Kégresse cherche du travail en France. Il vient proposer ses services à André Citroën qui aussitôt l'embauche. Grâce à l'autochenille, Citroën peut envisager les grandes croisières qu'il a projetées à travers l'Afrique.

En 1922, il organise la première traversée du Sahara en automobile. En vingt et un jours, cinq autochenilles rallient Touggourt à Tombouctou !

Encouragé par le retentissement mondial de sa performance, André Citroën veut aller plus loin. Deux ans plus tard débute la Croisière noire. Elle doit conduire huit autochenilles à travers l'Afrique. Elle part de Colomb-Béchar, au nord du Sahara, traverse l'Afrique occidentale française puis l'Afrique équatoriale française. Arrivée au lac Victoria, la caravane se sépare en deux groupes pour rejoindre Madagascar : l'un file directement sur la côte, tandis que l'autre fait un long détour par Le Cap, à l'extrême sud de l'Afrique australe anglaise, avant d'embarquer pour Tananarive. Les auto-chenilles ont tout surmonté : le désert, la savane, la brousse, la forêt vierge...

Suivra plus tard l'expédition la plus célèbre de toutes : la Croisière jaune, en 1931.

Maintenant qu'André Citroën a prouvé que rien n'arrêtait ses voitures, il aimerait bien vendre des autochenilles à des particuliers. Il n'hésite pas à en faire lui-même la promotion. Tous les hivers, on le voit se promener en autochenille à travers l'élégante station de Saint-Moritz, en Suisse. Il entraîne même son vieil ami Charlie Chaplin dans ses escapades.

André Citroën est un familier des hommes qui font l'actualité. Il reçoit Charles Lindbergh aussitôt après son exploit : à bord de l'avion *Spirit of Saint Louis*, l'Américain a effectué la première traversée de l'Atlantique sans escale, entre New York et Le Bourget.

André Citroën s'attache à recevoir personnellement ses clients les plus prestigieux. Le sultan du Maroc vient à l'usine prendre lui-même livraison de sa torpédo blanche.

Puis Citroën offre un coupé de ville au pape Pie XI. La voiture a été spécialement aménagée pour le Saint-Père. Les poignées de portes, en or, représentent les armoiries du Vatican. À l'arrière, à la place de la banquette habituelle, dans un hallucinant décor chargé de dorures d'un autre siècle, on trouve une sorte de trône avec, en guise de repose-pieds, un épais coussin de velours...

André Citroën soigne les grands de ce monde !

Tout au long de sa carrière, il devine les besoins de la population. Au début des années vingt, les femmes commencent à se sentir plus libres et indépendantes. Ainsi, des vedettes du cinéma et du music-hall comme Gaby Morlay, Mistinguett, Joséphine Baker, Greta Garbo, se font photographier au volant de leur voiture...

Les femmes rêvent d'une automobile ? André Citroën va la leur inventer ! Il crée une voiture toute petite, toute pimpante, toute féminine. Elle est peinte en jaune vif, ce qui lui vaut le surnom de

« petite Citron ».

Au moment où les États-Unis subissent la crise économique la plus grave, André Citroën pressent que celle-ci ne tardera pas à s'étendre à l'Europe. Pour survivre, il va falloir trouver des idées neuves. André Citroën n'en manque pas.

Il engage deux collaborateurs qui ont du génie : André Lefebvre, un brillant ingénieur qui a dessiné des voitures de course, et Flaminio Bertoni, un sculpteur qui a de l'or dans les mains.

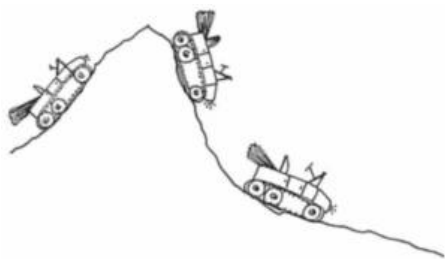
En quelques mois, les deux hommes conçoivent une voiture qui va faire date : la traction avant.

Mais justement, elle est trop complexe. Si complexe que les premiers modèles de la traction avant connaissent beaucoup de problèmes, tombent en panne et passent leur temps au garage. Les clients hésitent à acheter cette voiture qui acquiert vite une très mauvaise réputation.

La traction est un échec. La situation financière de l'entreprise Citroën s'aggrave. André Citroën tombe malade, épuisé par des mois de conflit avec ses banquiers et ses créanciers.

Un an après le lancement de la traction avant, André Citroën s'éteint dans une clinique du XVI^e arrondissement de Paris.

Sa vie durant, il s'est toujours montré ambitieux et audacieux, il a pris des risques et relevé des défis. Mais les difficultés rencontrées au moment du lancement de la traction ont eu raison de sa santé et de son moral : son dernier pari lui a été fatal.



LA CROISIÈRE IMPOSSIBLE

Le sentier se rétrécit de plus en plus...

La situation devient dramatique. Je roule au pas, à deux ou trois kilomètres à l'heure.

À droite, la paroi rocheuse, pratiquement verticale. À gauche, un ravin dont on ne voit pas le fond. J'ose à peine regarder en contrebas, à la portière de mon autochenille !

J'ai beau ne pas avoir le vertige, la profondeur de la gorge est impressionnante ! Tout autour se dressent des massifs monstrueux, des crêtes aiguisées comme des glaives, des montagnes sombres et menaçantes.

Il fait froid, sans doute au-dessous de zéro, pourtant je sue à grosses gouttes. Chaque centimètre franchi représente une victoire.

Je me trouve dans la première autochenille, à la tête d'un convoi qui compte six autres véhicules grimpant péniblement le même col par ce sentier muletier.

Les autochenilles sont des automobiles possédant deux roues à l'avant et des *chenilles* à l'arrière. Ces espèces de bandages en caoutchouc leur permettent de ramper sur n'importe quel terrain comme des... chenilles.

Sept autochenilles composent le groupe Pamir auquel j'appartiens tandis que sept autres constituent le groupe Chine. Ces deux groupes, le nôtre, parti du Liban, le second de Chine, doivent se rejoindre à Aksou dans l'Himalaya. Tous ensemble, nous participons à la Croisière jaune, un extraordinaire défi lancé par André Citroën.

Lorsque je l'ai rencontré à Paris, avant le départ, cet homme m'a fasciné par sa silhouette nerveuse et son regard perçant. Il m'a surtout impressionné par son audace. Après avoir créé une marque d'automobiles portant son nom, il a organisé de grands raids à travers les continents inexplorés.

Il nous avait réunis dans son bureau parisien pour nous expliquer les objectifs de la Croisière jaune : rallier la mer Méditerranée à la mer de Chine en automobile en reprenant l'itinéraire de Marco Polo, le grand explorateur qui ouvrit la « route de la soie » au XIII^e siècle.

Nous sommes partis de Beyrouth le 4 avril 1931 à dix heures, voilà plus de quatre mois.

Notre convoi se trouve maintenant en plein cœur de la chaîne de l'Himalaya.

À droite, plus moyen de se rapprocher : l'autochenille frotte contre la montagne. Et le passage se resserre encore. Les roues gauches rasant le précipice. L'engin avance encore de quelques mètres.

Et soudain, le drame ! Je regarde mon coéquipier qui hurle :

— On va tomber dans le vide !

Terrifié, je vois le bord du chemin qui s'effrite sous le poids du véhicule. Une première pierre se décroche. Puis une autre. Je les entends rebondir sur les parois de la montagne puis s'écraser au fond du précipice dans un bruit sec, répété par l'écho.

Personne n'ose bouger. Un seul souffle pourrait faire basculer l'autochenille. Je m'extirpe avec précaution du véhicule en équilibre.

Cette fois, c'est sûr : plus possible d'avancer. Impossible aussi de faire demi-tour. Nous sommes à plus de quatre mille mètres d'altitude. Le col est en vue mais désormais, pas même une mule chargée de son bât ne pourrait passer !

Je m'avance vers Georges-Marie Haardt, le chef de la Croisière jaune. Il se tait. Le visage grave, les joues creusées, il ôte son gros bonnet de laine pour se recoiffer en passant la main dans ses cheveux, lentement, plusieurs fois.

Haardt est l'homme de confiance d'André Citroën depuis toujours. Il a organisé les deux premières expéditions entreprises dans les années vingt pour prouver les capacités des autochenilles Citroën : la

traversée du Sahara et la Croisière noire.

Georges-Marie Haardt a l'air soucieux mais il reste serein. Il allume sa pipe, déplie une grande carte et apostrophe le directeur technique de l'expédition.

— Combien de temps faudrait-il pour démonter chaque véhicule pièce par pièce ?

Étant donné la gravité de la situation, personne ne pense qu'il s'agit d'une plaisanterie, mais quand même... Démonter les sept véhicules coincés sur un bout de piste exiguë, en équilibre au-dessus du vide, à près de quatre mille mètres d'altitude... Cela ressemble à une gageure.

— C'est la seule issue possible, confirme le chef de l'expédition d'un ton péremptoire.

Les hommes commencent par vider les voitures de leur chargement. Elles sont bourrées de vivres, de réserves d'eau et d'essence, des effets personnels de chaque homme et de leur couchage.

Puis les véhicules sont dépouillés de leur intérieur. On ôte les sièges, le volant, la planche de bord et tous les instruments avant de s'attaquer au démontage des carrosseries. Ailes, capot, radiateur, auvent, phares... Toutes les pièces. Pièce par pièce.

Il faut ensuite débrancher les circuits hydrauliques et les faisceaux électriques avant d'entreprendre la dépose du moteur et de la transmission. Lorsque le châssis est nu, il reste à retirer les roues, les chenilles et les essieux.

Commence alors le pénible et fastidieux transbordement de ces centaines de pièces, rassemblées dans des caisses, au-delà du passage périlleux. Les composants les plus lourds, comme les moteurs ou les bottes de vitesses, sont transportés sur des brancards improvisés à l'aide de sangles.

Le dernier véhicule que l'on démonte est la voiture « popote ». Elle joue un rôle vital pour le moral de l'équipe puisqu'elle contient tout le matériel nécessaire pour préparer les repas : les ustensiles de cuisine et les réchauds.

Pendant ce temps, à plusieurs milliers de kilomètres de là, de l'autre côté de l'Himalaya...

Le groupe Chine connaît lui aussi de terribles difficultés.

La partie n'est pas gagnée ! Tandis que le groupe Pamir est bloqué dans la montagne, le groupe Chine est lui aussi immobilisé, mais pour d'autres raisons.

Parti de Tientsin, sur la côte orientale de la Chine, il est bloqué en plein cœur du Sin Kiang par le maréchal King. À la tête d'un groupe

de rebelles, ce militaire a pris par la force le contrôle de la région située au nord du Tibet, à l'ouest de l'immense Chine.

Des hommes en armes encerclent le campement français avec ses sept autochenilles à Ouroumsti. Le maréchal King interpelle le lieutenant de vaisseau Victor Point qui commande le groupe Chine.

— Vous ne quitterez pas Ouroumsti avant d'avoir rempli votre contrat, répète le maréchal dont la grosse moustache emplît le bas de son visage taillé à coups de serpe.

Ses yeux noirs et bridés disparaissent sous d'épais sourcils eux-mêmes recouverts par une toque en poils de yak.

Victor Point avait pourtant tout prévu avant le départ. Il s'était engagé, depuis Paris, à donner du matériel radio au maréchal King. En échange de quoi, la caravane était autorisée à traverser le Sin Kiang, pour poursuivre sa route vers l'ouest et ainsi rejoindre le groupe Pamir...

Mais le maréchal tient les Français à sa merci et se montre de plus en plus exigeant.

Nouvelles négociations, nouveaux atermoiements. Les jours passent. Le groupe Chine prend de plus en plus de retard.

— Nous laisserez-vous passer si nous vous donnons trois autochenilles ? propose Victor Point au maréchal King, toujours engoncé dans son long manteau en poils de chameau, toujours accompagné d'hommes armés...

Ce retard est d'autant plus regrettable que le groupe Chine a surmonté les pires intempéries lors de la traversée du désert de Gobi. Les hommes et les machines ont résisté à des températures extrêmes, le thermomètre étant descendu à 40 °C au-dessous de zéro.

Un peu en retrait du bivouac, le père Pierre Teilhard de Chardin s'est retiré pour prier. Pour ce prêtre qui est aussi paléontologue, cette expédition constitue une aventure tant humaine que scientifique.

La Croisière jaune est venue à la rencontre de ces hommes du bout du monde pour leur tendre la main. Pour les connaître, pas pour les envahir. Pour les comprendre, pas pour les exploiter.

Tandis que son groupe est stoppé dans sa progression, le père Teilhard de Chardin s'interroge sur les conséquences de cette Croisière jaune. Il craint qu'à Paris les hommes politiques et les industriels ne récupèrent l'exploit sportif, humanitaire et technique à des fins de conquête et de colonisation.

Le maréchal King tergiverse, ergote, marchande. Finalement, conscient qu'il ne pourra rien obtenir de plus, il accepte le marché que lui propose Victor Point. Le groupe Chine reprend sa route après avoir été bloqué plus de trois mois au milieu de cette province en révolte...

Aksoum, 8 octobre 1931. Le groupe Chine retrouve enfin le groupe Pamir dans cette petite bourgade nichée à l'extrême-ouest du Sin Kiang, en contrebas de la chaîne de l'Himalaya.

Georges-Marie Haardt serre la main de Victor Point. Les deux hommes restent dignes malgré la vive émotion qui les anime.

Les deux groupes vont accomplir ensemble la dernière et longue étape qui les mène d'Aksoum à Pékin à travers le territoire chinois.

Quatre mois plus tard...

Georges-Marie, Victor et les autres ont le cœur serré. Le long de la route, des hommes, des femmes et des enfants applaudissent ces aventuriers venus du bout du monde avec leurs drôles de machines.

Une porte géante, surmontée de quelques idéogrammes et d'un soleil levant... La Croisière jaune entre dans Pékin le 22 février 1932.

Mission accomplie.

Hélas, Georges-Marie Haardt ne reverra jamais son pays. Il sera emporté par une pneumonie sur la route du retour.



LES BELLES DAMES FONT COMME ÇA

Ce matin-là, Pantxika est fébrile.

Aujourd'hui, elle peut devenir la reine du Pays basque. Pour être couronnée, il lui faut remporter le premier prix du Grand Concours international d'élégance automobile qui se déroule à Biarritz...

Tout au long des années vingt et trente, ces concours sont très en vogue. Ils n'ont pas lieu n'importe où ; ils sont organisés dans les villes les plus élégantes : à la villa d'Este en Italie, à Enghien, au polo de Bagatelle ou sur l'hippodrome de Longchamp, près de Paris, ou encore à Monte-Carlo, Vichy, Deauville, La Baule, Biarritz...

À l'aube de ce grand jour, M^{me} Irribarne peigne sa fille, la maquille, la poudre, la dorlote. Elle l'apprête comme on prépare ces chattes siamoises ou chartreuses que l'on expose dans les salons et qui concourent pour gagner des prix de beauté...

Pantxika vit à Ascain, un adorable petit village niché à l'ombre de la Rhune, une montagne légendaire qui domine tout le Pays basque.

Elle habite une maison typiquement basque, avec ses murs blanchis à la chaux et ses boiseries fraîchement laquées de bordeaux.

Il n'est pas tout à fait huit heures du matin et déjà, sur la place du village, des enfants s'amuse à envoyer des balles contre le fronton, imitant leurs aînés qui jouent à la pelote basque. Dans le trinquet⁽¹²⁾ attenant à la place, leurs pères refont le monde et discutent bruyamment en langue basque.

Pendant ce temps, à quelques kilomètres de là, dans les faubourgs de Biarritz, l'oncle de Pantxika, Jean Oteiza, travaille d'arraché-pied.

Dans son petit garage, il passe et repasse la peau de chamois sur la carrosserie d'une Delahaye. Il faut qu'elle brille, que les chromes étincellent et que la laque resplendisse, comme l'exige le client fortuné qui lui a confié la préparation de sa voiture pour le concours.

Cette somptueuse décapotable, à la ligne élancée et sportive, est peinte en deux tons de bleu : un bleu marine sur les ailes et un tendre bleu ciel sur le reste de la carrosserie.

À l'intérieur de la voiture, ce n'est que luxe et raffinement. Aux places arrière, des cendriers en argent sont insérés dans le cuir bleu tandis qu'à l'avant, la planche de bord est réalisée en placage d'acajou comme une précieuse commode.

À neuf heures précises, Jean Oteiza quitte son garage de la rue du Parc-d'Hiver pour se rendre dans le jardin de l'*Hôtel du Palais*.

C'est l'hôtel le plus chic de la ville, c'est là que sont réunies toutes les voitures qui participent au Grand Concours international d'élégance automobile.

Pantxika a rendez-vous à la même heure et au même endroit, dans le hall prestigieux de ce palace qui servit de résidence d'été à l'empereur Napoléon III et à l'impératrice Eugénie de Montijo, à la fin du XIX^e siècle.

Pour le concours de Biarritz, les maisons de haute couture, Lanvin, Worth ou Schiaparelli, disposent d'une suite à l'*Hôtel du Palais*. Avant et après le défilé, les mannequins peuvent ainsi s'y habiller, s'y changer et s'y reposer.

Pantxika découvre la toilette qu'elle va porter pour le concours ; une longue et somptueuse robe d'organdi rose, resserrée à la taille par une épaisse ceinture de soie aubergine, couleur que l'on retrouve sur sa capeline.

Une pléiade d'artistes se retrouvent à Biarritz à l'occasion du Grand Concours. Pantxika a aperçu Kees Van Dongen avec son grand chapeau et son écharpe noire. Ce peintre, appartenant au mouvement des *fauves*, aime la région pour ses couleurs chaudes et changeantes. Comme Dufy, Picabia, Vlaminck, Derain et d'autres encore, il adore les automobiles de sport.

Ainsi, André Derain affirme que sa Bugatti est « plus belle que toutes les œuvres d'art ».

Picabia, lui, est tellement marqué par les voitures que les pièces mécaniques inspirent l'ensemble de son œuvre. Quand il peint le portrait de Marie Laurencin, une de ses consœurs artistes, il n'hésite pas à lui donner les traits d'un ventilateur ou d'un carburateur au lieu d'un visage de femme !

Pour Sonia Delaunay, peintre et styliste, la voiture est associée à la mode : elle a l'idée de décorer une torpédo avec les mêmes motifs que ceux qu'elle a créés pour ses tissus. Sonia Delaunay donne un nom à ses robes et ses carrosseries assorties : « simultanées »...

Pantxika reconnaît aussi le fameux photographe Jacques-Henri Lartigue, un habitué de Biarritz. Cet artiste aime l'ambiance mondaine de ces lieux, apprécie ce mélange de toutes les beautés, le mariage de toilettes élégantes et des voitures de luxe...

Pantxika le surprend plus d'une fois en train d'installer sur la plage son énorme appareil photo, cette mystérieuse chambre noire perchée sur un gros trépied de bois. Elle le voit souvent disparaître sous la grande cape noire recouvrant sa tête et ses épaules pour effectuer des prises de vue.

La manifestation commence à quinze heures. La foule afflue du côté du casino. Les spectateurs se pressent derrière les barrières pour assister au défilé. Une cinquantaine de voitures plus magnifiques les unes que les autres sont attendues d'une minute à l'autre.

Dressé sur la pointe des pieds, afin de mieux voir, un jeune garçon se passionne pour toutes ces belles automobiles et il écoute avec attention les anecdotes que lui raconte son père sur chacune d'entre elles.

Elles arrivent enfin. Les Bugatti, d'abord. Ce sont les plus sportives. Et les plus reconnaissables avec leur calandre en forme de fer à cheval.

Puis se présentent les Hispano-Suiza. C'est, sans conteste, la marque la plus prestigieuse de toutes. Elle a pour emblème une cigogne évoquant la valeureuse escadrille d'aviateurs qui s'est illustrée pendant la Première Guerre mondiale.

Le jeune garçon en remarque une particulièrement raffinée : un coupé de ville noir et gris. Les places arrière ressemblent à un délicieux boudoir, avec les fauteuils en velours, les meubles en bois précieux, en marqueterie de macassar, les tablettes en loupe d'orme et d'amboine, les étuis en galuchat, les flacons de cristal, les cordelettes, les miroirs, les passementeries...

Et bien sûr, il y a les Rolls-Royce. Construites en Grande-Bretagne, elles ont la réputation d'être les « meilleures voitures du monde ». Avec leur toit pointu et leurs colonnades, la calandre des Rolls est imposante comme un temple grec. Elle est surmontée d'une statuette d'argent que l'on nomme « Spirit of Ecstasy ».

La Rolls présente aujourd'hui dans le défilé a été construite spécialement pour le roi d'Espagne. D'étranges reflets de nacre scintillent dans le bleu turquoise. Pour obtenir cet effet irréel, on a mêlé des écailles de hareng au vernis !

Parmi toutes les voitures qui participent au concours, il n'y en a pas deux semblables. Chacune possède une caractéristique qui fait d'elle un exemplaire unique. Leurs carrosseries ont été réalisées sur commande par des artisans carrossiers, ceux-là mêmes qui autrefois fabriquaient les attelages.

D'ailleurs, les noms n'ont pas changé depuis ces temps ancestraux. On retrouve toujours les *cabriolets*, ces voitures décapotables qui autrefois sautillaient, autrement dit faisaient des *cabrioles*... Il y a des *berlines*, dont les premiers exemplaires naquirent sans doute à Berlin, en Allemagne. Et les *limousines* qui probablement apparurent en Limousin. Ou encore les *torpédos* (torpille en espagnol) aux silhouettes effilées et les *skiffs* qui doivent leur nom aux bateaux dont ils reprennent la forme.

La Delahaye de Jean Oteiza arrive à son tour devant le casino. Soudain, Pantxika a le sentiment déplaisant d'être réduite au rôle de femme-objet... Elle se souvient de *La Garçonne*, le roman de Victor Margueritte dont sa mère lui a parlé. En une fraction de seconde, elle se remémore ce livre qui parle de femmes se comportant comme les garçons : elles se coiffent comme eux, et roulent en décapotable !

Suivent ensuite une autre Delahaye, une Delage, une Mercedes, une Delage à nouveau, une Talbot...

Au total, une cinquantaine de voitures défilent devant les juges cet après-midi-là.

Puis vient le temps des délibérations du jury, le moment des attentes, des angoisses et des impatiences. Encore une heure de suspense avant que le président du jury apparaisse au balcon du casino pour lire les résultats du concours.

— Le premier prix, dans la catégorie des berlines, est décerné à la Rolls-Royce du roi d'Espagne, le premier prix dans la catégorie des voitures de sport à la Bugatti...

La liste est longue...

Le président termine la lecture du palmarès par le prix le plus convoité :

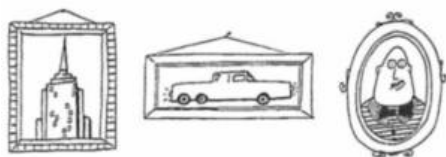
— Le grand prix du Grand Concours international d'élégance automobile est décerné à la Delahaye présentée par M^{lle} Pantxika Irribarne.

Jusqu'à une heure avancée de la soirée, on fête la nouvelle reine du Pays basque.

Puis les feux s'éteignent. Les couturiers rangent leurs habits, les voitures regagnent leurs garages. Jean Oteiza raccompagne Pantxika à

Ascain.

Demain, elle retrouvera sa montagne, son *pottok*, le petit poney basque, auprès du *cayolar*, la modeste bergerie de ses parents...



DESSINE-MOI UNE VOITURE !

New York est en vue !

Raymond Loewy scrute l'horizon. Le vent le fait pleurer et ébouriffe son épaisse tignasse brune. Le jeune Français se cramponne au bastingage, sur le pont supérieur du paquebot *S.S. France*.

La silhouette de la statue de la Liberté commence à se dessiner dans la brume. Émotion et joie se mêlent confusément. Le jeune homme se souvient des années noires qu'il vient de vivre en France.

Lorsque la Grande Guerre éclate, cinq années plus tôt, en août 1914, le caporal Loewy fait son service militaire dans le 8^e régiment du génie, à Rueil, près de Paris. C'est alors que tout se précipite. Mobilisation et affectation s'enchaînent. Puis c'est la guerre des tranchées en Champagne.

Raymond Loewy n'est pas un conscrit comme les autres. Derrière le bidasse se cache un esthète. Sur le front de l'Est, au fin fond de sa tranchée, il bricole un abri qu'il qualifiera lui-même de « quasiment luxueux »...

Incroyable ! En pleine guerre, tandis que l'armée allemande pilonne les forces françaises, Loewy songe à son petit confort !

Et quand il revient au combat, son paquetage n'est pas chargé de victuailles – contrairement à celui des autres soldats – mais de magazines ! Loewy rapporte les derniers numéros de *Fémina* et *Vanity Fair*. On y parle de mode, de haute couture, d'élégance... Des sujets plutôt incongrus quand on se trouve au cœur du combat sous le feu de l'artillerie allemande !

Tandis que le ciel s'embrase au rythme des bombardements, Raymond prend le temps d'être sophistiqué. Dans ses souvenirs, il racontera qu'il s'était taillé spécialement « une paire de culottes de campagne » car il préférait « aller au front bien habillé... ».

Mais au-delà de ses frivolités, le soldat Loewy ne désarme jamais et se bat avec courage. La preuve : au cours de la guerre, il décroche sept décorations et quatre citations. Loewy n'est pas un soldat d'opérette mais un authentique combattant.

Après l'Armistice, Raymond plie son uniforme de capitaine de l'armée française, range sa croix de guerre et embarque pour l'Amérique. Il est alors âgé de vingt-six ans.

Ce matin de septembre 1919, campé à la proue du paquebot *France*, il regarde Manhattan, la grande île qui constitue le centre de New York. Tandis que les immeubles se profilent de plus en plus distinctement, Raymond songe à ses années d'enfance.

Il repense à ses parents, à son père autrichien, un homme sévère qui écrivait des ouvrages financiers.

Il se souvient de sa mère qui faisait régner l'ordre et la morale dans le grand appartement de la porte Dauphine. C'était bien avant la guerre et l'on ne riait pas tous les jours chez les Loewy...

Raymond Loewy pense aussi à ce fameux jour d'octobre 1906 où son père le conduisit au parc de Bagatelle, sur les bords de la Seine. Là, il avait assisté à l'exploit d'Alberto Santos-Dumont. Cet aviateur brésilien avait effectué le premier vol dépassant vingt-cinq mètres de long avec un « appareil plus lourd que l'air »...

Raymond Loewy n'oubliera jamais cette journée d'automne durant laquelle il a peut-être eu la révélation de sa vocation ?

De retour chez lui, le gamin, subjugué par le fou volant, avait confectionné un modèle réduit de l'avion de Santos-Dumont. Actionné par la torsion d'une bande élastique, le jouet avait volé... comme le vrai ! Un fabricant de jouets, averti de la réalisation du petit Raymond, avait décidé de le produire et de le commercialiser.

Une aubaine pour cet enfant prodige qui, à l'âge de quinze ans, réalise que le design⁽¹³⁾ peut se résumer à une formule : « gagner de l'argent en s'amusant ». Premiers signes d'impertinence d'un adolescent ambitieux.

En se retrouvant sur le quai de Manhattan, Loewy est moins sûr de lui. Il arrive aux États-Unis avec des ambitions plein la tête... mais seulement cinquante dollars en poche.

Commence alors l'itinéraire du désenchantement ; Loewy arpente New York pour chercher du travail. Il a du culot, du goût et des idées et il sait dessiner. Mais comment le faire savoir ? Il frappe à des

centaines de portes qui ne s'ouvrent pas.

Il finit par accepter un poste d'étalagiste dans un grand magasin. C'est mieux que rien et cela lui permet de consacrer son talent à la décoration.

Cependant, Loewy ne désespère pas de trouver un emploi plus créatif. Il harcèle tous les magazines new-yorkais en essayant de leur vendre ses dessins. Son entêtement est finalement récompensé ; les premiers succès arrivent. Plusieurs revues de mode commencent à publier ses illustrations.

À force de persuasion, Raymond Loewy réussit à s'introduire dans les milieux influents de New York. Il rencontre des artistes et des industriels, il fait la connaissance d'un petit bonhomme toujours coiffé d'un chapeau mou : le patron de la société Gestetner. Cette entreprise produit une machine à dupliquer, l'ancêtre de la photocopieuse.

Pratique, cette machine qui permet de tirer des dizaines d'exemplaires d'un même document ! Pratique mais drôlement laide ! Le patron de Gestetner demande à Raymond Loewy de redessiner son duplicateur.

Le jeune Français est ravi. Il va enfin pouvoir exprimer son sens inné de l'esthétique. Il se met à sa table à dessin, réalise des dizaines de croquis, simplifie toujours plus les formes et fait disparaître de la surface de la machine tous les accessoires qui dépassent, poulies, manivelles... Il parvient à faire d'une machine archaïque un objet beau et fonctionnel.

La société Gestetner décide de fabriquer un nouveau duplicateur conforme au dessin de Raymond Loewy. Le pli est pris. Bientôt, une kyrielle d'entreprises américaines s'adressent à ce jeune talent. On compte parmi elles des chantiers navals, aussi bien que des constructeurs d'automobiles, d'autocars ou de locomotives...

Raymond Loewy satisfait tous ses clients. Il est capable de tout réinventer, les voitures et les paquebots, mais aussi les paquets de cigarettes, les réfrigérateurs ou les distributeurs de Coca-Cola...

Au début des années trente, l'Amérique connaît une crise économique sans précédent. Depuis le krach qui a ébranlé la Bourse de New York en octobre 1929, l'inquiétude règne dans le pays.

Pour redonner aux Américains l'envie de consommer, il leur faut des produits nouveaux et alléchants. L'Amérique a besoin de visionnaires qui transforment son cadre de vie en imaginant des objets aux formes futuristes. Raymond Loewy s'y emploie avec talent et générosité. Il dessine des locomotives, des aspirateurs et même... des taille-crayons profilés comme des fusées !

Il a fait du chemin, le petit émigrant français. Au milieu des années trente, il décide de s'installer au cinquante-quatrième étage d'un superbe building sur la 5^e Avenue. Rien n'est trop beau pour ce designer en vogue. Son studio, immense et ultra-moderne, est situé à deux pas du plus haut des gratte-ciel de New York, Sa Majesté l'Empire State érigé en 1929, une flèche de béton qui s'élève à 332 mètres au-dessus de Manhattan.

Loewy vit la vie d'un dandy mondain, milliardaire et excentrique, avec un goût avoué pour la fête et le luxe.

Du haut de son nid d'aigle, il pavoise. Moustache conquérante, costume de flanelle et cravate nouée avec panache, il savoure sa réussite.

En 1937, il prend la nationalité américaine.

Au début des années cinquante, Raymond Loewy revient au pays. En 1952, il ouvre une agence à Paris, près des Champs-Élysées. Il partage désormais sa vie entre sa villa californienne, son appartement parisien et son manoir de la vallée de Chevreuse.

Les années passent, la nostalgie s'installe. Seul, dans son bureau parisien, Raymond Loewy contemple des photos qui racontent sa vie. Plusieurs clichés représentent les plus belles voitures qu'il a dessinées, la Studebaker Commander et l'Avanti.

Plus loin, un portrait dédicacé de John Fitzgerald Kennedy, le président des États-Unis assassiné en 1963. Il était son ami.

Puis Raymond Loewy regarde longuement une grande photo signée par les trois membres de la mission Apollo 11. Vêtus de leur combinaison de cosmonaute, on y reconnaît Neil Armstrong et Buzz Aldrin, les premiers hommes qui marchèrent sur la Lune, et leur coéquipier Collins qui resta dans la fusée pendant que les deux autres foulaient le sol de notre satellite.

Loewy sourit. C'est lui qui a dessiné l'aménagement intérieur de leur capsule spatiale...

Quel chemin parcouru depuis le saut de puce de Santos-Dumont à Bagatelle jusqu'aux premiers pas de l'homme sur la Lune ! Un long et riche parcours dans ce siècle que Raymond Loewy a suivi en lui donnant de l'élégance et de la fantaisie.



LA VOITURE DU PEUPLE

Hitler hurle à la tribune.

Il vocifère, s'emporte, éructe littéralement. Au cours d'une grandiose cérémonie, il célèbre la naissance de la première « voiture populaire » allemande. Tout au long d'un interminable discours, il se félicite d'en avoir été l'initiateur.

Derrière lui, sur d'immenses gradins, des centaines de militaires en grande tenue sont alignés comme à la parade. Tous identiques dans leur uniforme gris-bleu, tous coiffés de la haute casquette frappée de l'aigle, emblème de l'Allemagne, tous chaussés de bottes de cuir noir luisant au soleil, ils applaudissent le chef du III^e Reich, le Führer.

Ensemble, à intervalles réguliers, ils tendent le bras en avant pour saluer le dictateur tout en scandant des « *Heil Hitler !* » frénétiques... Les étendards frappés de la croix gammée flottent au vent.

En contrebas, sur une vaste esplanade qui fait face à la tribune, des centaines de personnes se sont massées pour apercevoir cet homme qui est le maître de l'Allemagne.

Hitler exulte, gesticule.

La ferveur de la foule le soûle et le stimule. Il élève encore la voix. Les propos de son allocution se font de plus en plus hachés et deviennent incompréhensibles. Il promet aux Allemands qui l'écoutent que bientôt ils pourront tous rouler dans une voiture conçue spécialement pour eux.

Fin du discours, ovation, délire... Hitler lâche le micro, quitte le

pupitre depuis lequel il s'adressait à la foule, descend de la tribune et fait quelques pas. On lui tend une truelle. D'un geste nerveux, il l'empoigne, barbouille de ciment une brique et la scelle prestement sur un petit muret où est apposée une plaque de cuivre. On peut y lire, en lettres gothiques : « Le 26 mai 1938, Adolf Hitler, chancelier du III^e Reich allemand, a posé la première pierre de l'usine Volkswagen(14). »

C'est à cet emplacement que sera fabriquée la « voiture du peuple ».

Ce geste symbolique va changer le destin de Wolfsburg, la petite bourgade, triste et industrielle, du nord de l'Allemagne où l'on a choisi d'ériger l'usine Volkswagen.

La Volkswagen est là, noire et flambant neuve. Étonnante avec sa silhouette toute ronde qui lui vaudra le surnom de « Coccinelle ». Hitler tourne autour de la voiture puis s'installe au volant, touche à toutes les commandes, appuie sur tous les boutons, ricane nerveusement.

Dans son ombre, un homme à la silhouette fragile lui montre certains détails, attire son attention sur d'autres points, lui explique le fonctionnement de la voiture. Ce monsieur vieillissant et timide, c'est Ferdinand Porsche.

Les deux hommes se connaissent bien. Ils se sont rencontrés le jour de l'inauguration du Salon de l'automobile de Berlin, en janvier 1933, quelques semaines après qu'Adolf Hitler est devenu chancelier. Depuis, ils ne se sont plus perdus de vue.

Dès leur première entrevue, Hitler a été impressionné par la personnalité qui se cache derrière la silhouette grise et voûtée de Ferdinand Porsche. L'ingénieur lui a raconté sa vie.

Il lui a appris qu'il est né en Autriche, comme lui. Il a évoqué sa passion précoce pour la mécanique, la fabrication de sa première voiture électrique – à l'âge de vingt ans –, sa carrière chez Mercedes-Benz, où il était directeur technique, puis son envie d'indépendance et la création de son bureau d'études...

D'emblée, Hitler a fait de Ferdinand Porsche son homme de confiance pour tout ce qui concerne l'industrie automobile.

Dès qu'il a pris le pouvoir, Hitler a pensé que l'automobile pourrait devenir un formidable moyen de propagande pour le régime nazi qu'il allait mettre en place.

Il a encouragé le développement du réseau routier et ordonné la construction des premières autoroutes. Non seulement elles faciliteront la communication à travers le pays, mais elles joueront

aussi un rôle stratégique. Les *Auto-bahn* pourront en effet servir de piste de décollage et d'atterrissage à l'aviation militaire.

Machiavélique, Hitler pensait déjà au conflit mondial qu'il allait déclencher...

Le dictateur estime que l'automobile peut avoir un pouvoir symbolique fort... surtout auprès d'un peuple qui est ruiné et désespéré.

Il demande alors à Ferdinand Porsche de dessiner une voiture de course qui doit être capable de battre toutes ses rivales étrangères, les Alfa Romeo et les Maserati italiennes, comme les Bugatti françaises. En les dominant, la voiture étudiée par Porsche montrera que l'Allemagne est devenue la puissance européenne la plus forte.

En 1934, l'invincible machine est prête. Ferdinand Porsche a conçu une monoplace de grand prix très originale : son moteur est placé à l'arrière alors que, jusque-là, personne n'a envisagé de mettre le moteur des automobiles ailleurs qu'à l'avant !

Peinte en gris argent, fuselée, impressionnante, la voiture étudiée par Ferdinand Porsche se nomme Auto-Union. Pendant plusieurs années, elle rafle des dizaines de victoires. De 1934 à 1939, elle partage, avec sa compatriote Mercedes-Benz, les places d'honneur au palmarès du championnat du monde.

Hitler est parvenu à ses fins : exhiber à la face du monde la supériorité de la technologie allemande. Il compte bien, ainsi, intimider les autres nations européennes qui se sentent de plus en plus menacées par un Reich avide de conquêtes.

Hitler a confié une autre tâche, plus difficile encore, à Ferdinand Porsche : créer une vraie voiture populaire afin qu'un maximum de foyers allemands soient motorisés. Cette mesure fait partie de son programme de reconstruction économique.

En ce temps-là, en Allemagne comme dans toute l'Europe, la voiture constitue encore un luxe auquel peu de gens peuvent accéder. Il est urgent de créer une voiture bon marché. Ferdinand Porsche se met au travail. Pour lui, l'idée d'une voiture économique n'est pas nouvelle. Cela fait plusieurs années qu'il travaille sur des projets semblables.

Ferdinand Porsche est un ingénieur brillant mais effacé. Éternellement vêtu d'une gabardine trop grande et coiffé d'une large casquette de laine avachie, avec sa moustache tombante et son regard de chien battu, il a toujours l'air mélancolique. Il se trouve, contre son gré, projeté sur le devant de la scène.

Pour dessiner la Volkswagen, l'ingénieur dispose de consignes simples mais précises : ce doit être une voiture familiale capable de transporter cinq personnes. Familiale, parce que Hitler a décidé

d'encourager le développement démographique de l'Allemagne ! Elle doit être économique, ne consommer que sept litres d'essence aux cent kilomètres et son prix de revient ne doit pas excéder trois deutsche Mark aux cent kilomètres...

Les experts chargés par Hitler d'établir le cahier des charges⁽¹⁵⁾ ont pensé à tout ! Ils ont tenu compte de la volonté du Führer d'élargir l'Empire allemand vers l'Afrique du Nord et l'Europe de l'Est. Dans ces contrées, il fait soit très chaud, soit très froid. Dans le premier cas, l'eau est rare, dans le second, elle gèle ! Les experts ordonnent donc à Porsche de renoncer au refroidissement par eau du moteur de la Volkswagen : le refroidissement se fera par air.

Ferdinand Porsche s'enferme dans son petit bureau de Stuttgart. Il n'a pas de temps à perdre – Hitler lui a autorisé un délai très court : moins d'un an ! La date de présentation des premiers prototypes est fixée pour le mois d'avril 1935.

Pendant de longues semaines, Ferdinand Porsche ne quitte pas sa planche à dessins. Tard le soir, on le voit penché sur son ouvrage. Il réalise des dizaines d'esquisses et de croquis, fait des centaines de calculs, trace d'innombrables plans...

Malgré son assiduité, Ferdinand Porsche n'est pas prêt en temps et en heure. Hitler et ses collaborateurs chargés de suivre le dossier Volkswagen se fâchent.

En octobre 1936, le premier prototype est achevé. Ferdinand Porsche est soulagé ; les essais peuvent commencer. Deux autres prototypes sont terminés dans les semaines qui suivent. Les pilotes d'essai sont, pour la plupart, recrutés parmi les SS, un corps d'élite de la police allemande.

En deux mois, ils parcourent cinquante mille kilomètres au volant des trois prototypes. Ils sillonnent tout le sud de l'Allemagne. Ils empruntent les autoroutes qui permettent d'évaluer le comportement de la voiture à vive allure, mais ils s'aventurent aussi sur les routes sinueuses des Alpes bavaroises.

Pendant que les voitures subissent des essais intensifs, des fonctionnaires du ministère des Transports réfléchissent sur la manière dont la Volkswagen sera vendue. La commercialisation est confiée à un organisme du nom de « Kraft durch Freude », ce qui signifie « la force par la joie ». Tout un programme...

À grand renfort de prospectus et de publicités, l'organisme « Kraft durch Freude » encourage la population allemande à ouvrir des comptes d'épargne pour pouvoir acheter, un peu plus tard, la future petite merveille. En l'espace de quelques mois, plus de trois cent soixante mille acheteurs se manifestent sans même avoir vu la voiture.

C'est un succès. Le peuple allemand s'est jeté sur sa voiture, sur cette petite berline qui a été spécialement dessinée pour lui.

Quand Hitler exhorte la foule, en posant la première pierre de l'usine Volkswagen, il a toutes les raisons d'être satisfait. Le peuple allemand dispose enfin de sa voiture.

Le grand public la découvre un an plus tard, au Salon de Berlin de 1939. À la même époque, la construction de l'usine s'achève et la production peut enfin débiter à Wolfsburg.

Mais bientôt, le beau rêve s'achève. Le 1^{er} septembre 1939, l'Allemagne déclenche la Seconde Guerre mondiale en envahissant la Pologne. Subitement, tout s'arrête. La fabrication des Volkswagen est interrompue. Place aux véhicules militaires.

Mai 1945. Les bombardements alliés dévastent les usines de Wolfsburg. Il faut attendre la fin des hostilités puis l'armistice pour que la vie s'anime à nouveau dans la petite cité industrielle.

Les Anglais supervisent la reconstruction de l'usine. La production reprend peu à peu. La vaillante Coccinelle, redevenue civile après avoir revêtu l'uniforme de l'armée allemande, marque le redémarrage de l'usine.

Pendant ce temps, Ferdinand Porsche est inquiet, interrogé, jugé, emprisonné. Sa connivence avec Hitler ne lui sera jamais pardonnée.

Son fils Ferry Porsche prend le relais. Il imagine une voiture de sport à partir de la Volkswagen et la baptise... Porsche.

Ferry Porsche la montre à son père.

— Je n'aurais pas imaginé autrement une automobile portant notre nom, déclare le vieil ingénieur à son fils.

Il mourra trois ans plus tard. Il a juste eu le temps de passer le flambeau à son fils Ferry et de voir naître une marque prestigieuse dénommée... Porsche.



ON L'APPELLERA « JEEP » !

Que peut-il bien y avoir dans cette bergerie ?

C'est la question que se pose le berger qui entreprend d'explorer la maisonnette accrochée au flanc d'une prairie en pleine montagne.

La montagne corse est parsemée de ces petites maisons de granit gris, qui semblent abandonnées depuis des lustres.

En ce vendredi de Pâques 1953, tandis que commencent à fleurir les fleurs du maquis, les cistes et les asphodèles, Toussaint a décidé de faire place nette dans la bergerie héritée de son oncle. Toussaint est berger dans la vallée du Taravo, une vallée superbe et secrète qui se cache dans un pli de la Corse du Sud, pas très loin d'Ajaccio. Il possède une cinquantaine de bêtes, des brebis qui, dès la belle saison, vivent sur les hauts plateaux des Pozzi mais qui passent l'automne et l'hiver dans le bas de vallée. Ses terrains sont accrochés à flanc de montagne, à mi-hauteur, là où les hêtres prennent la place des châtaigniers.

À cette époque de l'année, ce sont les genêts jaunes et les bruyères mauves qui colorent le maquis, en altitude. Pour grimper tout en haut de la colline, Toussaint a préparé son fidèle cheval Campa. Il l'a brossé, pansé et sellé avec soin. Campa, en langue corse, ça veut dire *vivre...*

Le sentier serpente à flanc de coteau. Le pas de Campa est sûr, lent et régulier. Arrivé devant la maisonnette, Toussaint a mis pied à terre, attaché son cheval, noué le licol à la branche d'un aulne.

Le cheval souffle et ne bronche pas.

Des planches clouées devant la porte obstruent l'entrée de la bergerie. Au bout de quelques minutes d'efforts, Toussaint arrive à mettre un pied dans la bergerie. Mais impossible d'avancer plus sans déblayer ! Toussaint va s'y employer.

À l'intérieur, il y a de tout. Toussaint distingue des mangeoires rongées par la rouille, un vieux lit métallique, des restes d'outils, un engrenage échappé, sans doute, d'un vieux moulin à châtaignes. Ces objets en ferraille sont unis dans une même coloration rousse que leur a donnée la corrosion. Au fond, à gauche, il y a une montagne de paille qui, sans doute, cache d'autres trésors vermoulus...

Après une heure de fouille, Toussaint repère une vieille couverture râpée qui recouvre quelque chose. Il la soulève. Il aperçoit un phare. Puis une aile, un pare-chocs tordu et un pneumatique à plat. De toute évidence, c'est une voiture ; mais elle est en piteux état. Sans couleur. Presque une épave. Toussaint parvient à identifier le véhicule :

— C'est une Jeep américaine ! Comment est-elle arrivée jusqu'ici ? s'écrie-t-il, étonné de sa découverte.

On l'a sans doute fait entrer par-derrière, par un petit passage créé par l'effondrement d'un pan de mur. La guerre est terminée depuis bientôt dix ans. Des Jeep, il y a en a comme ça des milliers dans le monde. Ce sont autant de vestiges de la présence américaine pendant la Seconde Guerre mondiale. Celle-ci a sans doute été oubliée par les troupes de la France libre qui ont débarqué en Corse le 4 octobre 1943. L'oncle de Toussaint l'a longtemps utilisée avant de la remiser dans sa bergerie...

C'est un phénomène, cette Jeep. Elle est née d'un défi.

Son histoire débuta le 27 mai 1940 à Washington. Ce jour-là, l'armée américaine déclara officiellement qu'elle avait besoin d'un nouveau type de véhicule. Elle semblait pourtant comblée : elle disposait de tous les engins qu'on pouvait imaginer, de la moto au char d'assaut. Mais il lui manquait un « véhicule léger de reconnaissance », en quelque sorte une voiture simple, économique et polyvalente.

Le Quarter Master Corps, chargé du dossier, contacta une centaine d'industriels américains. Peu intéressés par le projet, ou effrayés par sa difficulté, ils ne répondirent pas à l'appel.

Une seule entreprise se manifesta. Elle était minuscule et méconnue. Il s'agissait d'American Bantam, la société qui produisait les petites Austin britanniques. Bien évidemment, au royaume des automobiles immenses, personne ne prenait très au sérieux ce constructeur lilliputien !

Cependant, les dirigeants d'American Bantam furent convoqués le 17 juillet 1940 au siège du Quarter Master Corps. Les militaires ne les ménagèrent pas et les mirent aussitôt au défi :

— Vous avez cinq jours pour nous faire une proposition, pour nous soumettre les plans d'un véhicule léger de liaison, déclara le général Franklin.

Réunis autour d'une grande table, fiers et intimidés à la fois, les dirigeants d'American Bantam se regardèrent sans rien dire. Aussitôt sortis de la salle de réunion, ils tombèrent d'accord sur un point :

— Il n'y a qu'un homme qui puisse relever le défi : Karl Probst.

Peu de gens connaissaient Karl Probst, le directeur technique d'American Bantam. Il faisait partie de ces ingénieurs obscurs et géniaux qui ont toujours dans leur manche une solution miracle aux problèmes les plus délicats. On lui soumit donc le projet : l'armée américaine avait besoin d'un véhicule simple à fabriquer et à entretenir, une voiture légère, astucieuse, intelligente, économique, universelle...

Karl Probst s'isola, réfléchit jour et nuit, griffonna de nombreux croquis et finit par élaborer une carrosserie faite de tôles simplement pliées et posées sur un châssis rudimentaire. Cinq jours et cinq nuits passèrent. À bout de fatigue, Karl Probst termina les plans de sa voiture. À l'aube du 22 juillet 1940, il roula ses grandes feuilles de papier, regroupa ses dessins et ses documents et se rendit au quartier général du Quarter Master Corps.

Les officiers furent éberlués : Probst avait parfaitement compris ce qu'ils recherchaient et trouvé une réponse dans le délai imparti de cinq jours ! La Jeep était née !

— Banco ! Vous pouvez lancer la construction des premiers prototypes, autorisa le général Franklin après avoir longuement observé les dessins de Probst.

Deux mois plus tard, le 21 septembre, le prototype réalisé par American Bantam effectuait ses premiers tours de roues au camp de Hollabird... La voiture est d'une construction extrêmement simple : ses flancs, échancrés, sont dépourvus de porte, sa face avant est percée de grandes fentes verticales, son pare-brise est plat et rabattable, son jerrycan et sa roue de secours sont ancrés à l'arrière...

La société American Bantam est trop petite pour entreprendre seule le développement de son projet et assurer ensuite son industrialisation. La firme Willys-Overland, plus puissante, vient à la rescousse en novembre 1940. Il ne faut pas traîner. La Seconde Guerre mondiale a éclaté en Europe en septembre 1939 et l'on redoute, aux États-Unis, que le conflit ne s'étende à la planète tout entière. Les

Américains se tiennent prêts à toute éventualité.

Pendant plus de six mois, les prototypes sont testés intensivement car ils doivent faire la preuve de leur solidité. En juillet 1941, à l'issue d'une ultime présentation des prototypes au général Franklin, le Quarter Master Corps donne son approbation pour la fabrication de la Jeep. Pour satisfaire aux énormes demandes de l'armée, elle sera produite par deux sociétés : Willys-Overland et Ford.

Mais au fait, qui la baptisa Jeep, cette petite auto surdouée ? Cela, c'est un grand mystère... Certains disent que le mot *Jeep* viendrait de la prononciation anglaise des lettres GP, les initiales de *General Purpose*, ce que l'on pourrait traduire par « bonne à tout faire ».

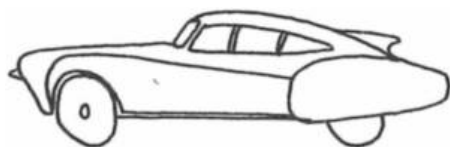
Mais il existe une autre version beaucoup plus séduisante selon laquelle la Jeep reprendrait le nom d'un chien espiègle que l'on a pu apercevoir chahutant avec Popeye dans quelques-uns de ses *cartoons*.

Le 7 décembre 1941, l'aviation japonaise attaque les positions américaines installées à Pearl Harbor, au beau milieu du Pacifique. Aussitôt, l'Amérique réplique en entrant en guerre. Comme convenu, la Jeep est fidèle au poste. Elle est de tous les combats, de toutes les missions.

À partir de 1943, elle débarque en Afrique du Nord et en Europe avec les premiers Américains : en Algérie, en Sicile, en Italie, en Provence. En juin 1944, les Jeep se déversent des barges par centaines lors du débarquement en Normandie.

Puis, par milliers, elles entrent dans les villes d'Europe pour les libérer. Elles seront des milliers encore à rester sur le vieux continent.

On en connaît même une, espiègle comme le compagnon de Popeye, qui se cachera dans le foin, pendant plusieurs années, au fin fond d'une vallée corse...



L'AFFAIRE TUCKER

Cent cinquante-cinq années de prison...

C'est peut-être le verdict qui attend Preston Thomas Tucker aujourd'hui, en ce dimanche 28 janvier 1950.

Dans une pièce enfumée, le jury débat sur le sort de ce prévenu pas comme les autres.

Dans une salle voisine, Preston Tucker a l'air plutôt contemplatif, presque serein, le regard pointé vers nulle part. D'ailleurs, à quoi peut bien penser un homme dans l'attente d'une sentence qui risque de lui infliger cent cinquante-cinq années de prison et 160 000 dollars d'amendes... ?

Toute l'Amérique connaît le nom de Tucker. Depuis la fin de la guerre, il a mis en ébullition les industriels américains en prétendant fabriquer la « première automobile entièrement nouvelle depuis cinquante ans ».

Parmi les proches de Preston Tucker qui le connaissaient depuis longtemps, aucun n'aurait pu croire que cet homme courtois se trouverait un jour assis sur le banc des accusés, qu'il serait traîné devant les tribunaux avec une trentaine de chefs d'accusation, un éventail complet d'escroqueries, de vols et de tous les types de fraudes !

Le parcours de Preston Tucker a été celui d'un ambitieux mais jamais celui d'un escroc.

Son premier job l'a mené dans les corridors très aseptisés de la société Cadillac. Chez ces gens-là, on ne plaisantait pas et l'ambiance guindée ne convenait pas du tout au jeune et fantasque Preston.

Comme il n'était pas fait pour les emplois de rond-de-cuir, il voulut mettre un peu de piquant dans sa vie quotidienne. Ainsi, pour déambuler dans les longs couloirs de la société, où il était chargé de distribuer le courrier, il choisit de circuler en patins à roulettes...

Cette sympathique initiative fut interrompue net le jour où le postier-patineur rencontra son patron au détour d'un couloir et le fit lourdement tomber sur son postérieur ! Aussitôt relevé, le directeur congédia son employé trop fantaisiste...

Après cette première expérience dans ce que l'on appelle la vie active, Tucker changea complètement de registre. Il se fit enrôler dans la police municipale de Lincoln Park.

Dans ce faubourg de Chicago, Preston côtoya les malfrats de la prohibition. En vrai justicier, il poursuivit sans relâche ceux qui fabriquaient ou vendaient de l'alcool, dont les États-Unis interdirent le commerce de 1919 à 1933.

Mais ce qui le passionnait plus que tout, c'était l'automobile. Preston Tucker rendit son bel uniforme et sa plaque de policier pour devenir vendeur de voitures à Memphis dans le Tennessee. Progressivement, il prit du galon et fut nommé directeur d'un garage.

Vendre les voitures des autres, c'était bien, mais Preston Tucker avait d'autres ambitions. Il voulait à tout prix vendre ses propres automobiles. Des automobiles différentes. Plus audacieuses, plus originales que toutes celles que l'on produisait alors à Détroit.

Après la Seconde Guerre mondiale, Preston Tucker put enfin mettre son projet à exécution : il ne voulait rien faire comme les autres, il refusait de suivre l'exemple de ses concurrents Ford, Chevrolet ou Chrysler qu'il jugeait trop classiques.

Pour trouver son usine, Tucker s'adressa à l'armée qui lui céda les installations dans lesquelles, pendant la guerre, on avait produit les moteurs des « forteresses volantes », les avions qui bombardèrent Hiroshima et Nagasaki.

Puis Tucker entreprit la réalisation de son premier prototype. Il s'assura pour cela de la complicité de quelques personnages singuliers et notamment d'un étonnant styliste d'origine grecque : Alex Tremulis.

Barbiche blanche à la Richelieu, casquette de pêcheur breton éternellement vissée sur la tête, Alex Tremulis était aussi individualiste et original que Preston Tucker. Les deux iconoclastes(16) étaient sur la même longueur d'onde.

La carrosserie qu'Alex Tremulis lui dessina ne ressemblait à rien de

ce qui se faisait en Amérique à cette époque. Alors que les « belles » américaines étaient chargées de chromes, la voiture de Tucker était étonnamment dépouillée. Alors que toutes ses concurrentes arboraient des calandres agressives, la face avant de la Tucker ne comportait qu'un phare central qui lui donnait un regard de cyclope.

C'est ce que recherchait Tucker : créer une voiture qui ridiculisât toutes ses contemporaines.

Et il voulut le faire savoir...

Le 19 juin 1947, Tucker présenta sa voiture devant des milliers de badauds éblouis. Un théâtre fut réquisitionné pour monter un grand spectacle. Entourée de majorettes, la Tucker trônait sur une scène baignée de lumières.

Au rythme de la musique et des feux d'artifice, les spectateurs, enthousiastes, furent impressionnés par le numéro de Preston. Au lendemain de la fête, les investisseurs(17) se précipitèrent pour soutenir l'aventure Tucker et une foule d'acheteurs signa les premiers bons de commande.

Mais les mois qui suivirent furent moins glorieux. Et Tucker engloutit des fortunes à étudier une seconde automobile alors que la production de la première n'avait pas encore commencé. Un an plus tard, quand la production démarra, les caisses de l'entreprise étaient vides.

Après avoir fabriqué tant bien que mal une cinquantaine de voitures, l'usine Tucker fut contrainte d'interrompre sa fabrication.

Les actionnaires, qui avaient investi vingt-six millions de dollars, étaient fous furieux... Surtout lorsqu'ils découvrirent que leur argent avait servi à loger toute la famille Tucker dans un palace de Chicago pendant six mois, à payer de magnifiques soirées, à entretenir un yacht somptueux avec son équipage.

Embarqué dans un pari technologique insensé, Tucker avait bâti son édifice sur un formidable coup d'esbroufe. Lorsque l'on découvrit que Tucker était un redoutable mégalomane(18), il était trop tard.

Cet opportuniste(19) avait confondu ses propres intérêts et ceux de la société. Grisé par ses rêves, Tucker avait voulu échapper au système américain, à son conservatisme(20).

En ce dimanche triste, un vent glacial transperce les os. Ce n'est pas pour rien qu'on surnomme la ville de Chicago *Windy Town*, la ville du vent...

Durant tout l'hiver, le blizzard souffle du lac Michigan pour s'engouffrer entre les gratte-ciel à travers les rues larges, géométriques et vides. De loin en loin, le passage assourdi d'une voiture ponctue le sifflement du vent.

Pas un piéton ne s'aventure dans ce décor lugubre sur fond de briques noircies. Il règne une ambiance de polar dans ce quartier du Loop, le centre historique de Chicago délimité par le réseau du métro aérien. À intervalles réguliers, les rames qui passent font vibrer l'armature métallique dans un vacarme assourdissant.

À l'angle d'une rue, un musicien noir, coiffé d'un bonnet gris, joue du saxophone. Ses doigts gelés, dépassant d'épaisses mitaines, extirpent des notes superbes et mélancoliques de l'instrument de cuivre. Chicago est la capitale du *blues*.

Adams Street est déserte, comme toutes les autres avenues. C'est là que se dresse le palais de justice, un lieu mythique de l'histoire de la pègre. Il fut le témoin du houleux procès d'Al Capone, ce personnage qui défraya la chronique au début des années trente en organisant le commerce clandestin de boissons alcoolisées à l'époque de la prohibition.

Quelques fenêtres éclairées au quatrième étage de l'austère bâtiment indiquent pourtant une présence. Là-haut dans le prétoire, des visages fatigués portent les marques de longues heures de délibérations.

Sur les tables, des canettes de bière et de Coca-Cola se sont accumulées à mesure que la soirée du samedi se prolongeait dans la nuit. Aux heures pâles de l'aube, les thermos de café ont pris le relais.

Des journalistes s'ennuient, affalés sur leur chaise. Ils sont à l'affût de la moindre information, de la moindre indiscretion. Dans le couloir, des photographes font les cent pas, tenant autour du cou leur Brownie Kodak, un appareil photo cubique surmonté d'un flash.

Une rumeur s'élève et tout le monde se redresse lorsque les jurés quittent la pièce dans laquelle ils délibéraient pour revenir dans le prétoire.

Au terme des dix-sept heures et sept minutes de palabres qui ont couronné le procès – il a duré quatre mois –, le jury a tranché.

Preston Thomas Tucker est acquitté !



TSUNUMI, OCTOBRE 2025

Shizuo se baisse pour ramasser une amarante que le vent a déposée à ses pieds. Il s'étonne de trouver cette fleur aux reflets pourpres sur une lande couverte de bouquets d'aloès blancs.

Shizuo flâne. Il avance le nez en l'air sur une sente qui longe l'océan Pacifique. La péninsule d'Izu prolonge la chaîne de montagnes que domine le mont Fuji ; plus loin, elle réapparaît à la surface des flots en ponctuant l'horizon de mystérieux îlots.

Les bambous bruissent en se balançant plus fortement qu'à l'habitude. Les bateaux de pêche rentrent précipitamment vers le petit port de Tsunami. Le vent se lève, annonçant la venue d'un typhon. La nature reste la plus forte, songe Shizuo.

La fin du week-end approche ; il s'apprête à prendre la route pour rentrer sur Tokyo. Comme tous les dimanches, il est venu respirer les embruns et humer l'air de la campagne.

Shizuo se réjouit que la nature ait été préservée... En ce dimanche d'octobre 2025, il réalise que c'est un véritable miracle ! Il est bien conscient que tout au long du XX^e siècle, à cause de ce que les Hommes appelaient... le « progrès », mille nuisances ont durement malmené l'environnement : les fumées rejetées par les usines, les gaz d'échappement crachés par les voitures, les marées noires déversées par les bateaux, les déchets accumulés par les cinq milliards d'habitants de la Terre...

Shizuo est japonais, il a la quarantaine. Il est né à Tokyo au milieu des années quatre-vingt, à l'époque où les mouvements écologistes ont commencé à se préoccuper de la protection de l'environnement.

Ils avaient fort à faire car ils n'étaient pas écoutés par la population. Ils avaient beau alerter les hommes politiques, peu de gens se souciaient des agressions que subissait la planète.

Shizuo se souvient de sa ville quand il était enfant. Il se rappelle le ciel ocre qui la recouvrait telle une chape de crasse, les encombrements inextricables, les avenues engorgées, les concerts de klaxon, l'odeur âcre des gaz d'échappement... Plantés à certains carrefours de Tokyo, des panneaux lumineux affichaient le degré de pollution de l'air quand il devenait alarmant. Ces jours-là, des citadins portaient des masques de peur d'être intoxiqués.

Mais la vie continuait...

Tout en regagnant sa voiture, Shizuo songe que cette époque, pas si lointaine, est heureusement révolue. Muni de sa télécommande, il démarre son break tout-terrain : il est propre et silencieux ; il fonctionne à l'aide d'un moteur à hydrogène qui ne rejette plus aucune substance nocive.

Progressivement, au cours des premières années du XXI^e siècle, l'essence et le gazole ont été abandonnés. Ces carburants qui alimentaient autrefois les moteurs rejetaient dans l'atmosphère des gaz chargés de matières toxiques.

Les moteurs Diesel, qui fonctionnaient au gazole, étaient les pires. Ils vomissaient d'épouvantables cochonneries, de minuscules particules de carbone et de suie pouvant causer des cancers.

La couche d'ozone, censée protéger la planète des rayons ultraviolets du soleil, se déchirait lentement sous l'effet de cette pollution...

Malgré les efforts des scientifiques, l'essence et le gazole, élaborés à partir du pétrole, restaient très polluants. En outre, après avoir extrait l'or noir pendant plus d'un siècle dans le sous-sol des pays arabes, du Texas, du Venezuela ou de la mer du Nord, les réserves de pétrole s'épuisaient.

Il devenait indispensable de trouver une nouvelle source d'énergie, plus propre que le pétrole... et inépuisable.

Beaucoup d'ingénieurs avaient pensé remplacer le pétrole par l'électricité puisqu'une voiture électrique n'émet aucun gaz toxique. Mais ce n'était pas pour autant une solution idéale car, pour faire fonctionner une voiture électrique suffisamment longtemps, il fallait embarquer des batteries lourdes et encombrantes.

L'énergie électrique fut donc limitée aux véhicules circulant en ville.

Shizuo se souvient qu'autrefois de grandes voitures roulaient en ville avec une seule personne à bord ! Une hérésie ! Devenues surchargées et irrespirables, les grandes cités étaient la proie des nuisances causées par des véhicules utilisés à tort et à travers.

À la suite de ces abus, à Tokyo comme à Londres, Paris ou Berlin, les centres historiques furent finalement interdits aux voitures particulières. Restait à trouver de nouveaux moyens de se déplacer en ville...

Bien sûr, il y avait les transports en commun, les autobus et le métro. Mais, pour circuler individuellement au cœur des cités, les citoyens purent utiliser le réseau « Tulip » que la firme Peugeot inventa en 1995.

Ce système fut d'abord expérimenté en France, à Lyon puis à Paris, vers l'an 2000, avant de se généraliser dans toutes les métropoles.

Grâce à sa télécommande personnelle, chaque abonné de ce réseau pouvait emprunter à sa guise l'une des multiples voiturettes qui étaient mises à sa disposition. Il la prenait à l'un des relais répartis à travers la ville et, arrivé à destination, il la déposait à une autre station.

Mais c'est en l'an de grâce 2025 que la circulation en ville est enfin régulée. Les moyens de transport en commun sont plus souples, plus sûrs, plus confortables et plus pratiques. L'électricité est devenue la source d'énergie la mieux adaptée à la circulation urbaine.

En revanche, pour les voyages au long cours, on a dû renoncer à l'électricité. En effet, si toutes les voitures avaient été alimentées à l'électricité, les conséquences auraient été néfastes sur l'environnement car, pour augmenter la production de courant, il aurait fallu multiplier les centrales hydro-électriques ou atomiques, construire des barrages et, ce faisant, engloutir des vallées...

Jamais à cours d'imagination, les scientifiques avaient alors proposé d'autres solutions... Le gaz liquéfié, d'abord. À la fin des années quatre-vingt-dix déjà, ce carburant avait fait fureur car il ne polluait

pratiquement pas et pouvait remplacer l'essence sans entraîner de grands changements sur les moteurs.

Malheureusement, les réserves en gaz étaient tout aussi limitées que celles en pétrole. Il fallait impérativement trouver une source d'énergie éternelle...

Une source d'énergie qui – pourquoi pas ? – se serait cachée dans la lumière qui nous éclaire ou dans l'air que l'on respire.

Il était temps, enfin, d'exploiter l'énergie fournie par le Soleil, ce dont les hommes rêvaient depuis bien longtemps. L'astre qui donne la chaleur et la lumière à notre planète avait, depuis toujours, fasciné les Terriens...

Déjà des savants avaient réussi à domestiquer son énergie, au milieu du XX^e siècle, en la captant par l'intermédiaire de panneaux solaires : de nombreuses maisons, équipées de ces petits rectangles aux reflets bleutés, étaient chauffées et éclairées par les rayons du Soleil.

On transposa ce principe à l'automobile. La société Honda fut l'une des premières à étudier une voiture solaire. C'était vers 1996 ; elle était plate comme une soucoupe, longue et profilée, couverte de panneaux solaires, et elle était ultra-rapide.

Hélas, l'énergie solaire n'était pas encore la panacée ! Les panneaux solaires, réalisés dans des matériaux très sophistiqués, coûtaient une fortune et ne pouvaient donc pas « habiller » les voitures populaires.

Autre écueil, le soleil ne brille pas avec la même intensité sur toute la surface de la Terre ! Des voitures solaires pouvaient sillonner l'Arizona, le Sinaï ou l'Australie. Mais que faire dans les régions où le soleil se fait plus capricieux ? Dans le Grand Nord Scandinave, quand le pays est plongé dans la nuit noire pendant plus de vingt heures d'affilée ? Les savants durent chercher d'autres sources d'énergie...

Le pétrole et le gaz qui s'étaient raréfiés ; l'électricité trop difficile à produire, l'énergie solaire trop chère à capter... Il restait un bien que les Terriens avaient à leur disposition. Un bien abondant et invisible. Un bien omniprésent et précieux qui se cache dans l'air que l'on respire : l'hydrogène. Pour préserver la santé des hommes et leur environnement, ce gaz est idéal car lors de sa combustion, nécessaire à la production d'énergie, il n'émet que de la vapeur d'eau.

Dimanche soir, retour de week-end... La silhouette du mont Fuji se reflète sur l'onde du lac Yamanaka.

Shizuo quitte les routes escarpées ; il s'éloigne de la péninsule d'Izu, du petit port de Tsunami pour revenir vers la capitale. Alimentées par leur moteur à hydrogène, les voitures filent en silence sur l'autoroute

souterraine.

Le débit est régulier, harmonieusement réparti sur les huit voies – quatre dans chaque sens – dans ce long tunnel qui passe sous la baie de Tokyo. Désormais, on ne construit plus ces voies hideuses qui défigureraient le centre des grandes villes.

Les automobilistes ne sont plus agressifs. Et la vitesse est limitée ! Les amateurs de performances se retrouvent sur des circuits fermés pour se défouler au volant de leurs vieilles Porsche ou Ferrari.

Shizuo conduit sereinement. Aujourd'hui, la sécurité est presque totale. Les formidables améliorations que l'on a vues apparaître à la fin du siècle dernier sont généralisées à toutes les automobiles.

La conduite est simplifiée à l'extrême. Sur la voiture de Shizuo, le volant est remplacé par une sorte de guidon stylisé, une commande qui ressemble au manche à balai des avions. On l'incline vers la gauche ou la droite pour la direction, vers l'avant ou l'arrière pour accélérer ou freiner.

La chaussée est glissante. Une averse a déposé un film d'eau sur le bitume. Quelle importance ! Aujourd'hui, même par temps de neige ou de pluie, les voitures sont sûres : les roues ne se bloquent plus en cas de freinage, elles ne patinent plus en cas d'accélération. Les automobiles sont dotées d'une multitude de petits ordinateurs qui surveillent tout, décèlent les erreurs de pilotage et les corrigent.

Une caméra, insérée dans le pare-brise, contrôle en permanence la trajectoire de la voiture. Le moindre écart est rectifié. Si le conducteur s'apprête à quitter sa voie ou s'il se rapproche trop du véhicule qui le précède, l'ordinateur le rappelle à l'ordre et agit sur la direction en guidant discrètement ses gestes.

En mesurant la pression des mains sur le volant, l'ordinateur est capable de détecter les premiers signes de lassitude ou de sommeil et prévient le conducteur. On ne risque plus, désormais, de s'endormir au volant !

Dissimulés dans les pare-chocs, des radars scrutent en permanence ce qui se passe autour de la voiture. Aussitôt qu'ils repèrent un éventuel obstacle, la voiture est immobilisée pour éviter la collision !

L'automobile est une formidable ruche informatique dans laquelle les ordinateurs prennent en compte des centaines de paramètres : les déformations de la chaussée, la force du vent, la vitesse du véhicule... Toutes les informations sont communiquées au moteur, à la transmission, à la suspension...

La machine est devenue presque intelligente !...

Si, par malheur, malgré ces précautions, un choc se produit, les occupants de la voiture sont parfaitement protégés.

Les accidents de la route ont été l'un des fléaux du XX^e siècle. Formidable engin de liberté, l'automobile était malheureusement responsable d'innombrables drames humains. C'était inadmissible. Dans les bureaux d'études, les scientifiques s'employèrent à limiter au maximum les risques d'accidents mais aussi à minimiser leurs conséquences.

En cas de collision, les voitures sont maintenant extrêmement résistantes et le moteur ne risque plus de reculer dans l'habitacle, il glisse sous le plancher... De plus, des coussins gonflables surgissent tout autour des passagers pour compléter l'action des ceintures de sécurité.

Inventés par les Américains et montés dans toutes les voitures depuis les années quatre-vingt-dix, ces *airbags* sont comme de gros oreillers qui enveloppent l'habitacle. Il y en a un dissimulé dans le volant pour protéger le conducteur, un autre caché dans la planche de bord, face au passager, et d'autres encore intégrés dans le dossier des sièges avant et dans les portières. En cas de choc, à partir de 50 km/h, ces gros ballons jaillissent de leur logement et se gonflent en une fraction de seconde.

Shizuo approche de son domicile. Presque personne à l'horizon... Pas de bouchon ! Comme tous les automobilistes, Shizuo suit les conseils prodigués par le radio-guidage. Sa voiture est équipée d'un système d'aide à la navigation. Une carte routière s'affiche sur l'écran placé au milieu de la planche de bord.

— Attention ! Circulation ralentie à l'entrée de Roppongi ! annonce l'ordinateur.

Instantanément, le plan indique les secteurs à éviter et conseille un autre itinéraire.

Maintenant, Shizuo sent la faim le tenailler. Il sélectionne le guide sur son ordinateur de bord. La liste des restaurants, avec leurs tarifs et leurs spécialités, défile sur l'écran. *Sushi, sashimi, shabu shabu* ou *tempura* ? Poissons crus, pot-au-feu ou beignets ? Shizuo a l'embarras du choix...

Shizuo est bientôt arrivé. Il habite dans un faubourg qui se trouve à une encablure du centre de Tokyo. Au-delà des avenues, au-delà du béton, il subsiste un tissu de ruelles et de venelles. Aux abords du

centre-ville se nichent des villages composés d'un semis de maisons basses et d'échoppes éparpillées sans ordre, comme dans le passé...

Ici, c'est encore le Tokyo des temples et des jardins, le Tokyo embaumé par la fumée sacrée qui s'échappe des encensoirs de bronze ; le Tokyo qui vit au rythme des saisons et qui festoiera, le printemps venu, à l'occasion de la floraison des cerisiers.

Autrefois, dans ces quartiers périphériques, il n'était pas rare de passer devant des monceaux d'épaves de voitures. Derrière les garages, des dizaines de carcasses étaient amoncelées parce que, trop longtemps, on ne sut que faire des véhicules qui ne pouvaient plus rouler.

Désormais, on sait. Les épaves sont récupérées, envoyées dans des usines où elles sont broyées puis recyclées. Tout est réutilisé. Les métaux et les matières plastiques servent à construire de nouvelles carrosseries, le verre est refondu pour se métamorphoser en bouteilles, les pneumatiques sont réduits en poudre pour fabriquer le revêtement des routes...

Le grand gâchis a enfin pris fin !

Shizuo retrouve sa petite maison de bois décorée de bonsaïs, fermée par de fragiles cloisons de papier, entourée d'une courette où se dresse un plaqueminié chargé de kakis.

Il se déchausse dans l'entrée, traverse prestement la véranda, emprunte un couloir abrité. Il fait froid. Il pénètre dans la pièce principale couverte de tatamis, ces grands rectangles emplis de paille de riz et enveloppés d'une natte. Shizuo fait chauffer du thé. La lumière est tamisée par les cloisons translucides.

La maison traditionnelle japonaise a conservé son charme d'antan. Les claviers et les écrans innombrables sont les seuls signes du monde contemporain.

Le soir est avancé. Shizuo transforme la pièce. Salon le jour, elle devient chambre à coucher la nuit. Il pousse la table basse. Il libère les tatamis pour y étendre son futon, un matelas souple et mince. Avant de se coucher, il jette un coup d'œil sur les terminaux des ordinateurs. Demain, cet espace deviendra son bureau.

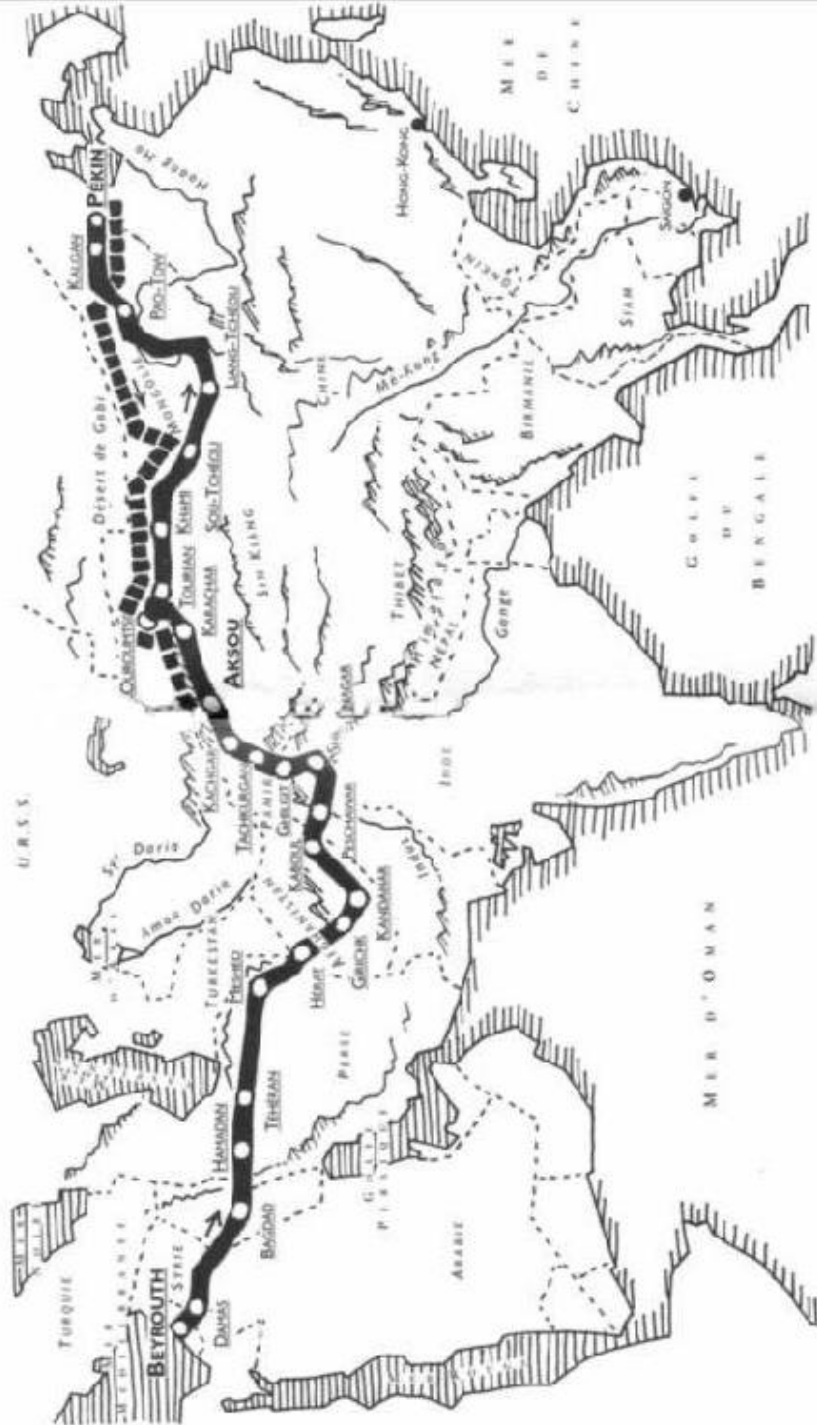
Les temps ont bien changé. Aujourd'hui, les habitants des grandes métropoles n'ont plus besoin d'effectuer de longs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Grâce aux moyens de communication modernes, ils peuvent exercer leur profession chez eux. Avec leur ordinateur, ils sont en contact avec l'ensemble des pays du monde, reçoivent toutes les informations, accèdent à toutes les archives.

Ainsi, les citadins ne perdent plus de longues heures inutiles à naviguer d'un bout à l'autre des agglomérations.

Shizuo est journaliste. Il a commencé à écrire un feuilleton qui raconte l'histoire de l'automobile. Il sera publié dans le monde entier par le canal « InterNews », accessible à partir de n'importe quel ordinateur.

Il n'y a plus de journaux au pays du Soleil levant mais il reste des chevaux sauvages qui galopent sur les pentes du mont Fuji.

LA CROISIÈRE JAUNE



Un jour, sa "voiture à feu" démarre sans le conducteur. Elle est comme folle : personne ne parvient à l'arrêter.

La "voiture à feu"



La doyenne

La voiture
ressemble à
une calèche
avec ses roues à
rayons de bois,

ses lanternes de cuivre et sa banquette de cuir.



Son frère Marcel est chargé de conduire les Renault
de compétition et **remporte plusieurs**
épreuves : Paris-Berlin, en 1901,
Paris-Vienne, en 1902 ...



Le premier Grand Prix



Les pilotes
ont du mal
à maintenir sur la
piste ces
énormes
machines.



Le règlement est
extrêmement
strict...



...toutes les
réparations et
les changements
de pneumatiques
doivent être effectués
par l'équipage qui
se trouve à bord.



Les
crevaisons
se
multiplient.



L'organisateur de
cette course
folle est...



... l'Automobile Club
de France.

André Citroën est un industriel et
un visionnaire. Il n'a jamais eu
qu'une idée en tête : **produire.**

L'homme au chevron

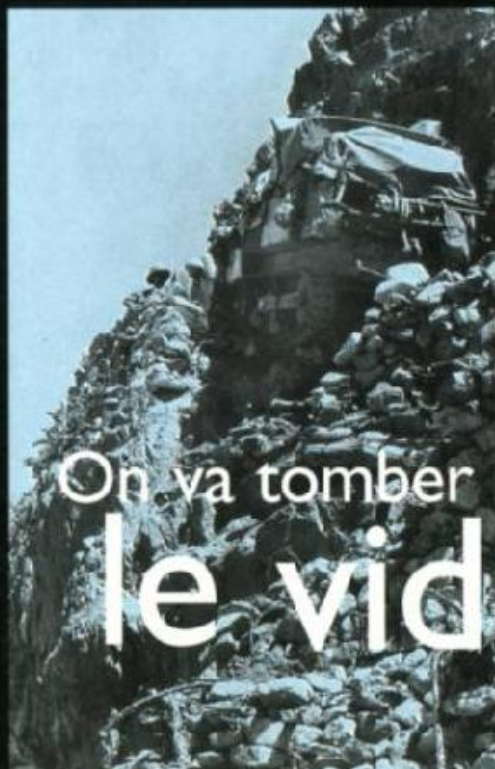


Notre
convoi se
trouve
maintenant
en plein
cœur de
l'Himalaya.



À droite, la paroi
rocheuse, prati-
quement verticale.

À gauche,
un ravin
dont on
ne voit pas
le fond.



On va tomber dans
le vide !

La croisière impossible



Parmi toutes les
voitures qui participent
au concours, il n'y
en a pas deux
semblables.

*Les belles dames font
comme ça*

Laurel et Hardy
embarquent
Tin Lizzie dans toutes
leurs aventures.

Les aventures de Tin Lizzy



Étonnante
avec sa silhouette toute ronde qui lui vaudra
le surnom de “coccinelle”.

*La voiture
du peuple*





J'ai trouvé !

Nous allons
réquisitionner
tous les taxis
qui circulent dans Paris.
Ce sont eux qui conduiront
nos renforts sur le lieu du
combat.

Hep ! Taxi !

Le style si
particulier
que l'on va
retrouver sur toutes
les automobiles

Bugatti

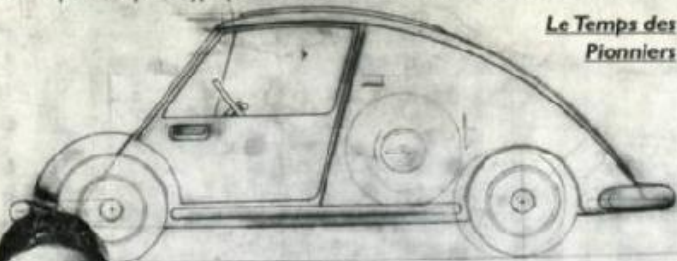
tient de cette
alchimie
entre l'art et
la technique.

La Dynastie des Bugatti



Le Corbusier se lance lui-même dans l'étude d'une voiture populaire. André Citroën copiera ce prototype pour donner naissance à la célèbre "deux chevaux".

Le Temps des
Pionniers



Raymond Loewy **simplifie de
plus en plus les formes.**

Il est capable de tout réinventer.

Dessine-moi une voiture

Préserver la santé
des hommes et leur
environnement ! L'automobile
enfin domestiquée.

Tsunumi, octobre 2025



POSTFACE

L'histoire de l'automobile est étroitement liée à celle du XX^e siècle. Au même titre que l'aviation, la télévision ou l'informatique, l'automobile compte parmi les inventions qui ont changé la vie des hommes en facilitant la communication entre eux.

Mais derrière la grande aventure de la locomotion terrestre, ce sont des hommes qui apparaissent en filigrane. C'est l'histoire de quelques-uns d'entre eux que j'ai voulu raconter à travers ces contes et ces récits. Il a fallu faire un choix. Retenir les destins les plus extraordinaires, les personnages les plus influents. Mais ils ne sont pas tous là. Ni Enzo Ferrari qui créa, en 1947, la marque sportive la plus mythique, ni les frères Maserati qui furent ses rivaux. Ni Charles Stuart Rolls et Frederick Henry Royce, des Anglais qui s'associèrent pour fabriquer la « meilleure voiture du monde », ni William Lyons, un autre Anglais qui fonda la firme Jaguar au début des années trente... Ni la dynastie des Peugeot, ni la jeune Mercedes qui donna son nom à la société créée par Gottlieb Daimler...

Les aventures contées dépassent le cadre de l'histoire de l'automobile. Nicolas-Joseph Cugnot est bel et bien le premier homme à avoir créé un véhicule se déplaçant par ses propres moyens. Si le concierge, dont nous rapportons l'émerveillement, est imaginaire, le fardier, lui, est bel et bien réel. Aujourd'hui, on peut l'admirer au Conservatoire des arts et métiers, à Paris. Puis on croise d'autres pionniers : René Panhard et Émile Levassor à l'origine de l'industrie automobile mondiale, Albert de Dion à la source du sport automobile, Henry Ford inventant la production en série et André Citroën transposant ses méthodes d'industrialisation en Europe. L'histoire de l'automobile a été aussi vécue et écrite par des originaux comme l'avionneur Gabriel Voisin, le designer Raymond Loewy ou l'industriel Preston Tucker.

La voiture est entrée dans l'Histoire avec un grand H à l'occasion de la Première Guerre mondiale. Un personnage de fiction évoque l'épopée des taxis de la Marne, un autre raconte la Croisière jaune partant à l'assaut de l'Himalaya. À travers le regard d'un berger corse

et d'une jeune fille basque, fictifs eux aussi, on découvre la voiture la plus rudimentaire – la Jeep – et les automobiles les plus exceptionnelles, celles qui participaient aux concours d'élégance et s'introduisaient dans le monde des arts.

Ces récits sont véridiques bien qu'ils se déroulent parfois comme des contes.

Seul le futur laisse totalement libre cours à l'imagination, et à nos espoirs...

BIOGRAPHIE

Ma première contribution à la presse automobile remonte à 1955. J'avais cinq ans et je posais à la une de l'hebdomadaire l'*Auto-journal*. Je me souviens que la scène se passait à l'ombre d'un sapin de Noël et que je tenais à la main un jouet représentant la Mercedes de Fangio.

Je peux avouer aujourd'hui que j'avais été « pistonné » dans ce rôle de mannequin improvisé car mon père faisait partie de l'équipe qui avait créé le journal... C'est lui qui m'a immergé très jeune dans l'univers de l'automobile. C'est dans son sillage que j'écrivis mes premiers articles et dessinaï mes premières illustrations dans l'*Auto-Journal*.

Au fil de reportages à travers le monde, en Inde, au Japon, aux États-Unis et ailleurs, je découvris le rôle social que jouait l'automobile, son implication dans les styles de vie de tous les peuples, qu'ils fussent pauvres ou nantis.

En 1978, je décidai de voler de mes propres ailes et partis travailler à l'*Automobile-Magazine*. Là, je me penchai sur l'histoire et réalisai que, tout au long de ce siècle, l'automobile avait intrigué de nombreux artistes et intellectuels, que peintres, architectes, écrivains ou cinéastes avaient été fascinés par la machine.

En 1985, j'étais appelé à la rédaction d'*Automobiles Classiques* dont je suis toujours le rédacteur en chef adjoint. Dans ce magazine, c'est l'aspect créatif de l'automobile qui est mis en relief. Que ce soit les artisans qui confectionnaient les carrosseries d'autrefois ou les designers qui ébauchent les voitures d'aujourd'hui, ces créateurs élèvent l'automobile au rang des arts appliqués.

Ces différentes facettes, j'ai essayé de les montrer ailleurs que dans la presse. En relatant l'histoire de l'automobile dans de nombreux ouvrages (chez Flammarion, Larousse, E/P/A, Bordas, aux éditions du Regard, etc.), en participant à l'organisation de plusieurs expositions

(la carrosserie italienne au Centre Pompidou, le design « miroir du siècle » au Grand-Palais) et à l'aménagement de musées (Le Mans), ou encore en donnant des cours et des conférences dans les écoles de design (aux « Ateliers » à Paris, à l'Art Center de Pasadena en Californie et de Vevey en Suisse).

Avec toujours le même objectif : montrer que la voiture ne se limite pas à un formidable outil de liberté et de mobilité, mais qu'elle s'impose aussi comme un fait de société qui a profondément marqué le siècle.

J'ai aussi souhaité que les jeunes sachent qu'il y a toujours des hommes derrière les machines. C'est l'aventure de quelques-uns d'entre eux que je raconte à travers ces contes et récits.

J'ai été aidé, assisté et encouragé dans cette tâche par Elisabeth Sebaoun. Exigeante et déterminée, elle fut la plus précieuse des éditrices et je tiens à l'en remercier.

BIBLIOGRAPHIE

Les récits de l'aventure automobile ont pu être racontés grâce aux témoignages des historiens et des journalistes. Depuis que l'automobile existe, elle ne laisse personne indifférent. Dès l'aube du siècle, Marcel Proust, Alphonse Allais et beaucoup d'autres ont raconté leurs voyages en voiture. Puis une nuée d'auteurs nous ont transmis leurs expériences, leurs souvenirs et leurs connaissances à travers une multitude d'ouvrages. En voici une brève sélection.

Bellu René, *Toutes les Citroën*, Jean-Pierre Delville éditeur, 1979.

Bellu René, *Toutes les Renault*, Jean-Pierre Delville éditeur, 1979.

Bellu Serge, *Le Sang Bleu : 70 ans d'histoire des voitures françaises de grand prix*, E/P/A, 1978.

Bellu Serge, Fondin Jean et Moity Christian, *Cent ans d'automobile française*, SETTF L'Automobile, 1984.

Bellu Serge, *Les Automobiles*, Larousse, 1993.

Bony Anne, *Les Années 10*, Éditions du Regard, 1991.

Bony Anne, *Les Années 20*, Éditions du Regard, 1990.

Bony Anne, *Les Années 30*, Éditions du Regard, 1987.

Conway Hugh et Sauzay Maurice, *Bugatti Magnum*, E/P/A, 1989.

1 Chauffer : la personne chargée de « chauffer » le moteur était le « chauffeur », terme qui, par extension, fut retenu pour désigner le conducteur de la voiture.

2 Transmission : c'est le système mécanique qui transmet aux roues l'énergie fournie par le moteur.

3 Madrier : planche épaisse à l'aide de laquelle on pouvait réaliser des chaussées provisoires.

4 La vitesse s'élevait à environ 130 ou 140 km/h pour les voitures de grand prix des années 1903-1905, provoquant la déformation du visage qui n'était pas protégé par un pare-brise.

5 Lampe à incandescence : lampe qui éclaire grâce à un filament rendu lumineux par une chaleur intense.

6 Standardiser : simplifier la fabrication en uniformisant les produits.

7 Polyvalente : capable de faire plusieurs choses ; destinée à différents usages.

8 Phaéton : voiture découverte à quatre places qui emprunte son nom au fils du Soleil dans la mythologie grecque.

9 Avionneur : constructeur d'avions.

10 Aérodynamique : science qui étudie les effets de l'air sur les objets.

11 Chevron : figure en forme de « V » renversé.

12 Trinquet : salle de sport au Pays basque.

13 Design : terme anglais décrivant à la fois le style d'un objet et sa fonction.

14 Volkswagen : signifie, en allemand, « voiture du peuple ».

15 Cahier des charges : document dans lequel sont écrites les caractéristiques de base d'un produit à étudier ou à réaliser.

16 Iconoclaste : personne qui ne respecte pas les idées établies.

17 Investisseur : personne qui mise de l'argent dans une entreprise.

18 Mégalomane : individu qui a la folie des grandeurs et une très haute idée de lui-même.

19 Opportuniste : personne qui a tendance à saisir toutes les occasions à son avantage.

20 Conservatisme : attitude prônant les idées anciennes et refusant les idées neuves.